

[Mr. Speaker] [1st November 1962]

The motion was put and carried and leave was granted.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

(2) THE MADRAS UNIVERSITY (AMENDMENT) BILL, 1962.

SRI RAMA ARANGANNAL: 1962-ஆம் ஆண்டு சென்னை பல்கலைக் கழகம் பற்றிய (திருத்த) மசோதாவை நான் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

“That leave be granted for the introduction of the Madras University (Amendment) Bill, 1962”.

The motion was put and carried, and leave was granted.

SRI RAMA ARANGANNAL: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

(3) THE MADRAS UNIVERSITY (AMENDMENT) BILL, 1962.

SRI M. KALYANASUNDARAM: Sir, I beg leave to introduce The Madras University (Amendment) Bill, 1962.

MR. SPEAKER: The question is—

“That leave be granted for the introduction of The Madras University (Amendment) Bill, 1962”.

The motion was put and carried and leave was granted.

SRI M. KALYANASUNDARAM: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

(4) THE MADRAS UNIVERSITY (AMENDMENT) BILL, 1962.

SRI A. RAGHAVA REDDI: Sir, I beg leave to introduce the Madras University (Amendment) Bill, 1962.

MR. SPEAKER: The question is—

“That leave be granted for the introduction of the Madras University (Amendment) Bill, 1962.”

The motion was put and carried and leave was granted.

SRI A. RAGHAVA REDDI: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

V.—NON-OFFICIAL RESOLUTIONS.

NATIONALISATION OF ALL BUS ROUTES EXTENDING OVER 25 MILES.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, “25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை, மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம்

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

இறுதியடையு முன்பே முடிக்கும் வகையில் செயல்படுத்த, இச்சபை அரசினருக்குச் சிபாரிசு செய்கிறது” என்று என் பெயரில் உள்ள தீர்மானத்தை நான் பிரேரேபிக்கிறேன்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : நான் அந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : என்னுடைய தீர்மானத்தை வற்புறுத்தி நான் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இம்மாதிரியான தீர்மானம் சட்டசபை முன்பு வந்துள்ளது : இது முதன்முறை அல்ல. நம் நாட்டிலே இதுமாதிரியான யோசனை இருப்பதும் முதன் முறையாக வந்தது அல்ல. திட்டக் கமிஷன் இத்தகைய சிபாரிசுகளை வற்புறுத்திக் கொண்டிருக்கிறது. 1956-ஆம் ஆண்டில் பார்லிமென்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட தொழில் கொள்கை சம்பந்தப்பட்ட திட்டத்தில் கூட ரஸ்தாப் போக்குவரத்து தேசியப் பாதுகாப்பு அடிப்படையில் பொதுத்துறையில் இருக்கவேண்டிய முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பி-பிரிவில் இது சேர்க்கப்பட்டு பெரும்பாலும் அரசாங்கமே ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்று வற்புறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. நம் ராஜ்யத்திலும் இந்தக் கொள்கை 1947-லேயே கொள்கை அளவில் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறதை நாம் அறிவோம். சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் நகர பஸ் போக்குவரத்துத் திட்டத்தை நமது அரசாங்கமே ஏற்று நடத்திக்கொண்டு வருகிறது. இப்போது கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அதை வேகமாக விஸ்தரித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். புதிதாக ஆரம்பிக்கும் நீண்டதூர மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டு நடத்துவது என்ற ஒரு கொள்கையும் இருக்கிறது. ஆனால் ஏற்கனவே இருக்கக் கூடிய நீண்ட தூர மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்வதில் ஏன் தயக்கம் காட்டுகிறார்கள் என்பது எனக்குப் புரியவில்லை. இந்தத் தயக்கத்திற்கு அவசியம் இல்லையென்று வற்புறுத்துவதற்காகவே 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்த—மூன்றாவது திட்ட காலத்திற்குள் முன் வரவேண்டும் என்பதாக நான் என்னுடைய திருத்தத்தைப் பிரேரித்திருக்கிறேன்.

அத்துறையில் கடந்த கால அனுபவமும் நமக்கு இருக்கிறது. பொதுத்துறையில் பஸ்களைக் கொண்டு வந்தால் சரியாக நடக்காது என்று சொன்னவர்கள் உண்டு. இப்போது சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறவர்களும் உண்டு. இருந்தாலும் இப்போது அரசாங்கம் பொதுத்துறையில் ஏற்று நடத்துகிற பஸ் சர்வீஸ்கள் நல்ல முறையில் திறமையாகத்தான் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. மக்களுக்குத் திருப்திகரமான முறையில் தான் சேவை செய்கின்றன என்ற உண்மையைக் குறைகூறுகிறவர்களும் மறுக்க முடியாது. ஆகவே தான் இதை விஸ்தரிக்கவேண்டுமென்றதுணியும் எனக்கு ஏற்பட்டது.

இருபத்தைந்து மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை எல்லாம் சர்க்காரே ஏற்று நடத்த வேண்டும் என்பதற்கு முக்கியமாக நான் மூன்று காரணங்களை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

ஒன்று அரசாங்கத்தின் வருவாய். இரண்டு பொதுமக்களுக்குச் சேவை. மூன்று தொழிலாளர்களின் நலன். இந்த மூன்று குறிக் கோளையும் கொண்டு பார்க்கும்போது யாரும் என்னுடைய தீர்மானத்தின் அவசியத்தை மறுக்கமாட்டார்கள்.

போக்குவரத்து ஒரு முக்கியமான சாதனமாகும். இதன் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு வருவாய் எப்படி வரும் என்று கூற விரும்புகிறேன். சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்தை நம்முடைய அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டபோது போட்ட மூலதனம் எவ்வளவாக இருந்தாலும் அதன் மூலதனம் இன்றைக்கு 5 கோடி அளவுக்குப் பெருகியுள்ளது. அத்துறையில் அரசாங்கத்தின் மூலதனம்—பஸ்களின் கிரயம், கட்டிடங்களின் கிரயம்—மற்றவைகளின் மதிப்போடு சேர்ந்து ஒரு கோடி அளவில் இருந்தது இப்போது 5 கோடியாக அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கிறது. அதுவும் வெகு குறுகிய காலத்தில், கடந்த ஏழெட்டு ஆண்டுகளுக்குள்ளாகத்தான் அபிவிருத்தி அடைந்தது என்றால் மிகையாகாது. இந்த 5 கோடி மூலதனத்தை வைத்து நடத்துகிற அந்த பஸ் சர்வீஸில் வருஷம் ஒன்றுக்கு நமக்கு 3 கோடி ரூபாய் வருமானம் வந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த 4 கோடி ரூபாய் வருமானத்தில் செலவு 3 கோடி போயிற்று என்றாலும் நிகர லாபம் ஒரு கோடிக்கு வருகிறது. இது தவிர அரசாங்கத்திற்கு பஸ்களுக்காக என்று கொடுக்கக்கூடிய வரிப் பணம் கிட்டத்தட்ட 46 லட்சம்—நமக்கு அவ்வினத்தில் செலவு என்று ஒதுக்கப்பட்டுள்ள 3 கோடியிலேயே சேர்ந்திருக்கிறது. இவை எல்லாம் போக நிகர லாபம் 98 லட்சம் நமக்கு வருகிறது. அதைத்தான் நான் ஒரு கோடி என்று சொல்கிறேன். இது தவிர கேள்வி நிதி 80 லட்சம், இன்னும் பாதுகாப்பு நிதிக்கு, பிரயாணிகளுடைய சௌகர்யங்களுக்கு என்று தனித்தனியாக அந்த 3 கோடியில் ஒதுக்கப்படுகிறது. ஆக இவை யெல்லாம் போக நம்முடைய 5 கோடி மூலதனத்திற்கு 1 கோடி நிகர லாபம் இன்றையதினம் நமக்குக் கிடைத்து வருகிறது. ஆகவே தான் இந்தத் துறையில் நிச்சயமாக இருக்கிற வருவாயை முன்னிட்டாவது 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்பதாகச் சொல்கிறேன்.

சமீபத்தில் பஸ்களுக்கு அரசாங்கத்தார் வரி விதித்தார்கள். இதை பஸ் முதலாளிகள் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். லாரிகளுக்கும் போட்டார்கள். லாரி ஓனர்கள் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். பெரிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு, பெரிய லாரி முதலாளிகளுக்கு இதனால் கஷ்டம் ஒன்றும் வந்துவிடாது. ஆனால் சிறிய முதலாளிகள் பாதிக்கப்படக்கூடும். ஆகவே இவர்கள் எதிர்த்தார்கள். பெரிய முதலாளிகள் அரசாங்கத்தை ஆதரிக்கிறபோது இவர்கள் சாமான்யம். ஆகவே அப்புறம் வாபஸ் பெற்றார்கள். இவர்களிடத்தில் வரி போட்டு பணம் வசூல் செய்வது தான் நாமே பஸ்களை வைத்து நடத்துவதைவிட சலபம் என்று கருதக்கூடியவர்கள் ஒரு பக்கம் இருக்கலாம்.

அது இருக்கட்டும். பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள் இவ்வளவு அதிகமாக லாபம் சம்பாதித்து, ஏதோ ஒரு சிறிதளவு அரசாங்கத்திற்கு உதவி செய்யலாம், வரியின் மூலமாக. அந்த வரியைக்கூட

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

எல்லா ஆப்பரேட்டர்களும் சரியானபடி கணக்கு வைத்து, சரிபான்படி அரசாங்கத்திற்குச் செலுத்துகிறார்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் துணிந்து கூறுவார்களா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன். அநேகமாக ஆப்பரேட்டர்கள் இரண்டு கணக்கு வைத்துக் கொள்வார்கள். இரண்டு கணக்கு வைக்காதவர்கள் இருப்பார்களேயானால், அவர்கள் சொம்ப ஏமாந்தவர்களாகத்தான் இருக்கவேண்டும்.

சமீபத்தில் நான் ஒரு பஸ்ஸில் காஞ்சிபுரத்திலிருந்து சென்னைக்குப் பிரயாணம் செய்து வந்தேன். பஸ் காஞ்சிபுரத்தை விட்டு, ஆறு, ஏழு மைல் தாண்டியவுடனே ஓர் ஊர் வந்தது. அந்த ஊரையும் தாண்டி ஊருக்கு வெளியே வந்தவுடனே அந்த பஸ்ஸில் நிறையப் பிரயாணிகள் ஏறினார்கள். ஏற்கனவேயே பஸ் நிறைய பிரயாணிகள் உட்கார்ந்திருந்தார்கள். புதிதாக ஏறினவர்கள் அத்தனை பேரையும் நிறுத்திவைத்துக்கொண்டிருந்தது எனக்கு ஆச்சரியமாகப் போய்விட்டது. டவுன் பஸ் சர்வீஸில்தான் இருபது மூப்பது பேர்களை நிறுத்தி வைக்கிறார்கள். ஆனால், அந்த பஸ்ஸில் 50, 52 பேர்கள் ஏற்கனவே உட்கார்ந்துகொண்டிருக்க, மேலும் பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொள்வதென்றால், அது என்ன சமாசாரம் என்றே எனக்குப் புரியாமல் இருந்தது. நான் யாரையும் ஒன்றும் கேட்கவில்லை. என்னை யார் என்று பிரயாணிகளுக்கும் தெரியாது. நல்ல வேளை, ட்ரைவருக்கும், கண்டக்டருக்கும் கூட என்னைத் தெரியாது. என் முகத்தைப் பார்த்தவுடன் ட்ரைவருக்குக் குற்றமாகத் தோன்றியதோ என்னவோ? அவராகவே சொல்லிக்கொண்டார், 'இந்த பஸ்ஸை விட்டால் மத்தியானம் மூன்று மணிக்கு மேல் தான் பஸ் வரும். பிரயாணிகள் கஷ்டப்படுவார்களே என்பதற்காக எல்லோரையும் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறோம்' என்று சொன்னார். அவராகவே சொன்னார். நான் கேட்கவில்லை. என்னை யார் என்று சொல்லிக்கொள்ளாமலேயே கவனித்துக்கொண்டு வந்தேன். பஸ் இன்னும் கொஞ்ச தூரம் ஓடி, கடைசியில் செங்கற் பட்டு வந்தது. அங்கு வந்தவுடனே பஸ் ஸ்டாண்டுக்குத்தான் போகும் என்று நினைத்தேன். ஆனால், ஊர் எல்லையில் பஸ் துறைந்தவுடனேயே நின்றுகொண்டிருந்த பிரயாணிகள் அத்தனை பேரையும் இறக்கிவிட்டுவிட்டார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலையை ஒரு வேளை 15, 20 வருஷங்களுக்கு முன்னால் பார்த்திருக்கிறோம். ஆனால், சமீபத்தில், அதுவும் சென்னை நகருக்கு அருகிலேயே, இப்படிப் பார்த்தது எனக்கு ஆச்சரியமாகப் போய்விட்டது. நான் பேச ஆரம்பித்தேன். அப்பொழுதும் நான் யார் என்று அவர்களுக்குத் தெரியாது. ட்ரைவர், கண்டக்டரைப் பார்த்து 'இவ்வளவு பிரயாணிகள் வழியில் இடம் கிடைக்காமல் நிற்கும் போது, ஏன் இந்த ரூட்டில் அதிக பஸ்கள் விடக்கூடாது?' என்று கேட்டேன். அதற்கு, 'மேலும் பஸ் விட்டால், ஏற்கனவே பஸ் விட்டுக்கொண்டிருக்கிற ஆப்பரேட்டருக்குக் கஷ்டமாகப் போய் விடும், அவர் ஆட்சேபித்துக்கொண்டிருக்கிறார்' என்று பதில் வந்தது. 'இந்த ரூட்டில் தினமும் நிலைமை இப்படித்தான் இருக்கிறது; இப்படித்தான் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள்' என்று பிரயாணிகளும் சொன்னார்கள். இதுபற்றி நான் அரசாங்கத்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

திருக்குக் கூட எழுதியனுப்பியிருக்கிறேன். நின்றுகொண்டுவந்த பிரயாணிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட டிக்கட்டும், உட்கார்ந்து கொண்டு வந்தவர்களுடைய டிக்கட்டும் ஒன்றா என்பதை விசாரணை செய்து பார்க்கட்டும். நின்று கொண்டு வந்தவர்களின் டிக்கட்டுக்கான கணக்கையும் காண்பித்திருந்தால், அப்படி ஏற்றிக் கொண்டு வந்த காரியம் சட்ட விரோதமான காரியம் தானே? இவ்விதமாக சட்ட விரோதமான காரியங்கள் பல நடக்கின்றன.

நம்முடைய சட்டத்தின்படி கிடைக்க வேண்டிய வரி, கம்ப வுண்டு பண்ணியிருப்பதையெல்லாம் வேண்டுமானால் கரைகட்டாக வசூல் பண்ணியிருக்கலாம். அதிலேகூட, 4, 5 வருஷங்களுக்கு முன்னால் ஏமாந்திருந்தது உண்டு. சில பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் கவார்ட்டருக்கு டாக்ஸ் கட்டாமலேயே பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருந்து, ஒரு வருஷம், இரண்டு வருஷம், நான்கு, ஐந்து குவார்ட்டருக்குக்கூட டாக்ஸ் கட்டாமல் இருந்து, அதுபற்றி கேஸ் போட்டு, அது ஹைகோர்ட்டுக்குப் போய், அரசாங்கத்திற்குத்தான் நஷ்டம் ஏற்பட்டதே தவிர, பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படவில்லை. அப்படிப்பட்ட சம்பவங்களும் உண்டு.

பஸ் டிரான்ஸ்போர்டைத் தனியார் துறையில் வைத்திருக்கும் காரணத்தால் அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் குறைகிறது. தனிப்பட்ட நபர்கள் என்ன செய்கிறார்கள்? அவர்கள் போட்ட முதலுக்கு அதிகமாக லாபம் கிடைக்காவிட்டால், சமுதாயத்தில் பல தீய பழக்கங்களுக்குத்தான் அது இடம் அளிக்கிறதே தவிர, நேர்மையான காரியங்களுக்கு அந்தச் சொத்து பயன்படுவதில்லை, ஏதோ ஒரு சிலரைத் தவிர, இவ்வளவு முக்கியமான தொழிலை, இவ்வளவு அதிகமாக வருமானம் கிடைக்கக் கூடிய தொழிலை, தனியார் துறையில், இவ்வளவு காலமாக விட்டுவைத்திருப்பது சரியல்ல. சில பெரிய ஆப்பரேட்டர்களுக்கு ஏகபோகமான சலுகை கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. மதுரை நகர் பூராவும் ஒரு பஸ் ஆப்பரேட்டர் ஏகபோகமாக பஸ்கள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார். கோயமுத்தூர்-வால்பாறை, மதுரை-கம்பம் வரையிலும் இருக்கும் மார்க்கங்கள் ஒரு ஆப்பரேட்டருக்குச் சொந்தம். இம்மாதிரி ஏக போகமாக—அது யாராவது இருக்கட்டும்—என் விட்டு வைக்க வேண்டும்? இதனால் என்ன பழக்க வழக்கங்கள் வருகின்றன? அரசியலே அவர்கள் கைக்குப் போகக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது, சில ஜில்லாக்களில். சில சந்தர்ப்பங்களில் அமைச்சர் சார்ந்திருக்கும் கட்சிக்கு லாபமாக இருக்கலாம். அது தற்காலிகமானது, அது அபாயகரமானது என்று நான் அவர்களை எச்சரிக்கிறேன். ஆளும் கட்சிக்கும் கொடுப்பார்கள். 'தேசிய மயமாகி, முன்னேறக் கூடாது, சோஷலிசம் ஏற்படக் கூடாது, என்று சொல்லக்கூடிய கட்சிக்கும் கொடுப்பார்கள், இவர்களையும் பயன்படுத்தலாம், அவர்களையும் பயன்படுத்தலாம் என்று இரண்டு பேரையுமே பயன்படுத்தி, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அரசியலிலேகூட பிரவேசித்து, அரசியலே அத்தகையவர்களுடைய கைக்குப் போகக்கூடிய அபாயம் இருக்கிறது என்பதை அமைச்சர்களும் புரிந்து கொள்ளாமல் இல்லை.

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

அரசாங்கத்திற்கு வருமானத்தைப் பெறுவதற்காகவாவது கட்டாயம் நீண்டதூர பஸ் மார்க்கங்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். இருபத்தைந்து மைல்களுக்கு அதிகமாக உள்ள பஸ் மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன். முன்பு கனம் அங்கத் தினர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் இதே யோசனையைச் சொன்ன போது, அமைச்சர் அவர்கள், 'எத்தனை கோடி ரூபாய் ஆகும்; அரசாங்கத்திடம் எங்கே பணம் இருக்கிறது? இதையெல்லாம் சிந்தித்தாரா?' என்று கேட்டார்கள். எதற்காக நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டும் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. ஒரு பர்மிட்டின் ஆயுட்காலம் எத்தனை ஆண்டோ அதற்குப் பிறகு அந்தப் பர்மிட்டை மீண்டும் கொடுப்பதற்குப் பதிலாக அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டுவிட்டால், நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் எங்கிருந்து வரும்? அப்படித்தான் கோர்ட்டுக்குப் போகட்டுமே. இதுவரைக்கும் சம்பாதித்தது போதாதா? அவர்களுக்குப் பிறப்புரிமையா? பிறந்து வருகிறபோதே அந்த உரிமையோடு பிறந்தார்களா? அரசியல் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும் என்றால், அதையும் திருத்துவதற்கு என்ன ஆட்சேபணை இருக்க முடியும்? ஓடும் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் வாங்க வேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. மூன்று வருஷம் பூர்த்தியாகப் பூர்த்தியாகப், படிப்படியாக, 25 மைல்களுக்கு அதிகமாக இருக்கக் கூடிய மார்க்கங்களை எடுத்துக்கொள்ளலாம். பஸ்களையே நம்பி யிருக்கக்கூடியவர்களானால், அப்பேர்ப்பட்டவர்களுக்கு வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டும். அந்த முறையிலேதான் 25 மைல்களுக்கு உட்பட்ட தூரமுள்ள மார்க்கங்களைத் தனியார்த் துறையிலே விட்டு வைக்கலாம் என்று தீர்மானத்தை நான் கொடுத்திருக்கிறேன். என்னுடைய தீர்மானமானது, 1956-ஆம் வருஷத்திய (இன்டஸ்ட்ரியல் பாலிசி) தொழில் கொள்கையின்படியே அமைந்திருக்கிறது. என்னுடைய சொந்தக் கருத்து அல்ல அது, ஆளும் கட்சியினர் ஏற்றுக்கொள்ளாத தத்துவத்தை நான் சொல்லவில்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிரயாணிகளுடைய வசதியைப் பார்ப்போம். சர்க்கார்த் துறையில் நடத்தினால் பிரயாணிகளுக்கு வசதி அவ்வளவு திறமையாகச் செய்து கொடுக்க முடியாது என்பதைப் பலர் வலியுறுத்துகிறார்கள். ஆனால் பஸ் தொழிலைப் பொறுத்த மட்டில், நம்முடைய அரசாங்க பஸ்களில் ஏற்படுத்திக் கொடுத்துள்ள சௌகரியங்களைத் தனியார் விடுகிற பஸ்களில்—எவ்வளவு சிறந்த ஆப்பரேட்டராக இருந்தாலும்—காணமுடிகிறதா என்று பாருங்கள். அரசாங்க பஸ்கள் பெரிதாக இருக்கின்றன. என்ன அகலம் இருக்கவேண்டும், என்ன நீளம் இருக்கவேண்டும், சாய்மானம் எவ்வளவு சாய்வாக இருக்கவேண்டும், முன்னால் இருக்கும் சீட்டுக்கும், பின்னால் இருக்கும் சீட்டுக்கும் இடைவெளி எவ்வளவு இருக்கவேண்டும் என்பது பற்றியெல்லாம் விதிகள் இருக்கின்றன. அந்த விதிகளை மீறாமல் அரசாங்க பஸ்கள் கட்டப்படுகின்றன. ஆகையால் தான், அரசாங்க பஸ்களில்—நீண்ட தூர பஸ்களில்—35 பேர் தான்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

உட்கார முடிகிறது. தனியார் பஸ், அரசாங்க பஸ்ஸைவிடக் குறுகியதாகக் கட்டப்பட்டிருப்பதோடு, அவை 54 பேர்கள் உட்கார்ந்துகொள்ளும் முறையில் இருக்கின்றன. அவர்களும் இதே விதிகளைத்தான் அனுஷ்டிக்கவேண்டும். என்றாலும்கூட, சாய்மானத்தை முன்னால் தள்ளி, ஆசனத்தைப் பின்னால் தள்ளி, உட்காருகிறவர்களுக்கு முதுகு வலி கண்டுவிடச் செய்கிறார்கள். தனியார் பஸ்ஸில் அமைச்சர் பிரயாணம் செய்தது உண்டோ இல்லையோ எனக்குத் தெரியாது. ஆனால், நான் நீண்ட தூரம் தனியார் பஸ்களில் போவதுண்டு. அப்படிப் போகும்போது, என்னுடைய முதுகுக்குத் தெம்பு எவ்வளவு இருக்கிறது என்று மரீட்சை பார்க்கப்பட்டுவிடுகிறது. நாம் நீண்ட தூரப் பஸ்கள் விடுகிறோம். தனியாரும் நீண்ட தூரப் பஸ் விடுகிறார்கள். சேலத் திலிருந்து திருச்சி போகக்கூடிய பஸ் எப்படியிருக்கிறது? நீண்ட தூர பஸ்களில் பக்கவாட்டில் நீண்ட சீட் இருக்கக்கூடாது என்று விதி இருக்கிறது. பஸ் ஓடக்கூடிய திசையை நோக்கி பிரயாணிகளின் சீட்கள் அமைந்ததால் தான் பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும். பக்கவாட்டில், உட்கார்ந்திருப்பது சங்கடமாக இருக்கிறது. அதுவும், நீண்ட தூரப் பயணத்தில், பஸ் வேகமாக ஓடும் போது சங்கடமாக இருக்கும் என்ற எண்ணத்தில்தான், 'ஸைட்வேஸ் ஃபேஸிங் ஸீட்' இல்லாமல் இருக்கவேண்டுமென்று பிறிணயித்திருக்கிறார்கள். ஒரு 'ரோ'வில், சாமான்களைச் சாக்குப் பையில் கொட்டிக் குலுக்குவதுபோல், எவ்வளவு பேர் வேண்டுமானாலும் உட்காரும் வண்ணம் சில தனியார் பஸ்ஸில் ஸீட்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆக, பிரயாணிகளுடைய வசதியைப் பார்க்கும்போது, தனியார் துறையில் இருக்கும் பஸ்களில் அவ்வளவு சௌகரியம் கிடையாது. சௌகரியம் குறைவாகத் தான் இருக்கிறது. விதிகள் மீறப்படுகின்றன. அதனால் பிரயாணிகளுக்குக் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இந்த விதிகள் பற்றி பெய்லாம் பிரயாணிகளுக்கு அவ்வளவாகத் தெரிவிதில்லை. ரயிலில் நின்றகொண்டு பிரயாணம் செய்வதைவிட பஸ்ஸில் உட்கார்ந்து கொண்டாவது பிரயாணம் செய்யலாமே என்ற காரணத்தால், எவ்வளவு கஷ்டம் இருந்தாலும், அவற்றைச் சகித்துக் கொண்டு, பொது ஜனங்கள் பிரயாணம் செய்கிறார்களே தவிர, அவற்றிலுள்ள சௌகரியம் காரணமாக அல்ல.

1-00
a.m.

தனியார் துறையில் பஸ் போக்குவரத்தை விட்டு விட்டு இன்னின்ன வசதிகள் செய்யவேண்டுமென்று விதிகள் பிறப்பித்து மட்டும் அவற்றை அமுல் செய்யமுடியவில்லை. பஸ் நம்பரைக் குறிப்பிட்டு, விலாசத்தைக் குறிப்பிட்டு, இன்னின்ன பஸ்கள் விதிகள்படி நடக்கவில்லை என்று நான் அதிகாரிகளுக்கு பல முறை எழுதியிருக்கிறேன். அதற்கு பதில் வரும்போது, தங்கள் கடிதம் வந்தது, தாங்கள் கூறியிருக்கும் புகார்களை விசாரிக்கிறோம் என்று பதில் வரும். அடுத்த கடிதத்தில், தாங்கள் கூறியிருக்கும் புகார்களை விசாரித்தோம், பஸ்ஸைப் பார்வையிட்டோம், தாங்கள் கூறியிருக்கும் குற்றச்சாட்டுகள் உண்மை என்று தெரிய வருகிறது, அந்தக் குறைகளை நிவர்த்தி செய்யுமாறு பஸ் ஆப்பரேட்டருக்கு உத்தரவு போட்டிருக்

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

கிரேம் என்று சொல்லி பதில் வரும். அதற்குப் பிறகும் அந்த பஸ் அப்படியேதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கும். அதிகாரிகளிடம் இருந்து மேற்சொன்னபடி கடிதம் வருகிறதே தவிர அந்த பஸ் அப்படியேதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கும். ஈரூன்ஸ் போர்ட் கமிஷனர் ஆபிசில் பார்த்தால் என் கடிதங்கள் பல இருக்கும். பரவலாக எல்லா ஆப்பரேட்டர்களும் செய்யக் கூடியது இது. குறைந்த இடத்தை வைத்துக் கொண்டு அதிகப் பிரயாணிகளை உட்கார வைத்து அதிகப்படி சம்பாதிக்க வேண்டுமென்பது தான் அவர்கள் எண்ணம். கூடுதல் பத்து சீட்கள் இருந்தால் அதிகப்படியாக சர்சார்ஜ் கிடைக்கலாம் என்ற எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு இருக்கலாம். அவர்களுக்கும் கிடைக்கட்டும், நமக்கும் கிடைக்கட்டுமே என்று அவர்கள் நினைக்கலாம். ஆனால் பிரயாணிகள் எவ்வளவு கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்று பார்க்க வேண்டும். தனியார் துறையில் பஸ் போக்குவரத்தை விட்டு வைத்திருப்பது சரி அல்ல, நியாயமல்ல. அரசாங்கமே அதை ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்பதுதான் என் தாழ்மையான அபிப்பிராயம். தொழிலாளர்கள் நிலையை எடுத்துக்கொள்வோம். தனியார் துறையில், பஸ் ஆபரேட்டர்கள் போனஸ் போன்ற வசதிகள் செய்து கொடுக்கலாம். அரசாங்கத்தில் போனஸ் கொடுப்பதில்லை. அரசாங்கத்தின்கீழ் இருக்குமானால் எல்லோருக்கும் ஒரேமாதிரி சம்பளம், சர்வீஸ் கண்டிஷன்ஸ் எல்லாம் இருக்க முடியும். தொழிலாளர்களும் சிறந்த முறையில் வேலை செய்வதற்கு நல்ல பயிற்சி அளிக்க முடியும். நமது ராஜ்யத்தில் ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்ஸ் ஆகியவர்களுக்கு விசேஷ பயிற்சி என்பது கிடையாது. காலையில் கேட்கப்பட்ட கேள்விகளுக்கு கொடுத்திருக்கும் பதிலைப் பாருங்கள். சென்னை டாக்ஸி ட்ரைவர்கள் மக்களை மதிப்பதில்லை. குறைந்த தூரம் செல்வதற்கு ஏற்றிக் கொண்டு போவதில்லை, குறைந்த தூரம் என்று அறிந்தால் முடியாது என்று சொல்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு ஏன் இந்தக் கெட்ட பழக்கம் வருகிறது? அவர்களை நாம் அயோக்கியர்கள் என்று சொல்ல முடியாது. யோக்கியதையும், அயோக்கியதையும் சுற்றுப்புறத்தையும், சூழ்நிலையையும் ஓட்டித்தான் ஏற்படுகிறது. அவர்களும் நம் சமுதாயத்தில் உள்ளவர்கள்தான். பிறவியிலேயே நல்லது கெட்டது என்று ஒன்றும் கிடையாது. சுற்றுப்புறமும், சூழ்நிலையும் தான் அவர்களை அப்படி செய்ய வைக்கிறது. முதலாளியிடம் 30 ரூபாய் கட்டுகிறேன் என்று சொல்லி எடுத்துக் கொண்டு வந்து, அதன்மேல் தன் உழைப்பிற்கும் பெற்றுக் கொண்டு வண்டி ஓட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆக, பொதுமக்களை ஏமாற்றினாலும் சரி என்று போகவேண்டியிருக்கிறது. தனியார் துறை பல்களை எடுத்துக்கொண்டால் ட்ரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் மக்களுக்குத் தொந்தரவு கொடுக்கிறார்கள், தவறான முறையில் நடக்கிறார்கள். அவர்கள், வருமானம் இவ்வளவு என்று காட்ட வேண்டும், அப்படிச் செய்தால்தான் அன்றைய பாட்டா உண்டு. ஆகவே அதற்காக அவர்கள் பொதுமக்களிடம் தவறான முறையில் நடக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கும், பொதுமக்களுக்கும் நல்ல உறவு இருக்க வேண்டுமென்றால் அரசாங்கமே பஸ் போக்கு

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] 1st November 1962

வரத்தை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். அரசாங்கமே ஏற்று நடத்தினால் தவறான வழியில் போகவேண்டியிராது. நாம் முத்திப் போய், ஓவர் டேக் செய்து சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் அரசாங்க பஸ் ஊழியர்களுக்கு இருக்காது. ஆனால் தனியார் துறையில் உள்ள பஸ்கள், ஓவர் டேக் செய்வது, போட்டி போட்டு செல்வது இவைகளைப் பார்க்கிறோம். தொழிலாளர்களிடம் நல்ல பண்பாடு இருக்க வேண்டுமென்றால் ஒரே நிர்வாகத்தின்கீழ் இருந்தால்தான் அது சாத்தியப்படும். அவசியமானால் அவர்களுக்கு ஒரு குறைந்தபட்ச பயிற்சி கொடுத்து, ஓரளவிற்கு முதல் சிசிச்சை கொடுப்பதற்கான ஞானத்தையும் கொடுத்து அவர்கள் மக்களுக்கு சிறந்த முறையில் சேவை செய்யக்கூடிய முறையில் அவர்களைத் தயார் செய்ய முடியும். அத்தகைய ஒரு தொழிலாளர் படையையும் நாம் தயார் செய்ய முடியும். தொழிலாளர்களும் திருப்தியாக இருக்க முடியும். அரசாங்கம் நடத்தினால் அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் போன்ற தொந்தரவுகள் ஏற்படாமல் பார்த்துக் கொள்ளலாம். ஆனால், சில சமயம், அதிகாரிகள் செய்யும் தவறுகளினாலும், அமைச்சர்கள் செய்பவர்கள் சில தவறுகளினாலும் தொழிலாளர்களுக்கு அத்திரம் ஏற்படலாம். சிலவர்கள் செய்யலாம். ஆனால் அதில் உடனடி கவனம் செலுத்தி செட்டில் செய்ய முடியும். தனிப்பட்ட மந்தலாளிகளுக்கு என்னால் வீம்பு ஏற்படுகிறது. தொழிலாளர்களிடம் அத்திரம் ஏற்படுகிறது. கடந்த ஒரு ஆண்டில் பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே நடந்திருக்கக்கூடிய தகராறுகள் கணிசமான அளவிற்கு அதிகரித்திருக்கிறது. பஸ் ஆபரேட்டர்கள் எவ்வளவு சம்பாதிக்கிறார்கள், எப்படி அரசாங்கத்தை ஏமாற்றுகிறார்கள், எப்படி பொது மக்களை ஏமாற்றுகிறார்கள் என்பதை பஸ் தொழிலாளர்கள் நேரடியாக பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் தங்கள் கைப்பட சம்பாதித்துக் கொடுக்கிறார்கள். பஞ்சாலையிலோ அல்லது பாக்டரிகளிலோ முதலாளிகளுக்கு லாபம் ஏற்படுவதை தொழிலாளிகள் நேரடியாக பார்ப்பதில்லை. ஆனால் இங்கு தொழிலாளி நேரடியாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறான். இப்படி லாபம் சம்பாதித்து நம்மை ஏமாற்றுகிறார்களே என்று அவர்களுக்கு வயிற்றெரிச்சல் ஏற்படுகிறது. அரசாங்கத்திற்கு லாபம் வந்தால் அதுகுறித்து வருத்தம் ஏற்பட முடியாது. காரணம், அந்த லாபம் பொதுமக்களுக்குப் போய் சேரக்கூடியது. ஆகவே, அரசாங்கம் பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்று நடத்துவதை தொழிலாளர்களும் விரும்புவார்கள் என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுள்ள விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்களானாலும் சரி அல்லது பொதுமக்களானாலும் சரி, நம் நாடு முன்னேற வேண்டுமென்று நினைக்கும் எல்லோருமே பஸ் தொழிலை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவதைக்கான் விரும்புவார்கள், வலியுறுத்துவார்கள். அதில் இரண்டு வித அபிப்பிராயம் இருக்க முடியாது. அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தினால் அதில் நிர்வாகச் செலவு கூட ரொம்பவும் குறையும் என்பது என் அபிப்பிராயம். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ஸ்டேட்.

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

முன்னஸ்போர்ட் இவற்றை ஒன்றாக இணைத்து நடத்திவிட முடியும். அதில் ஒரு பகுதியாக இதை வைத்துவிட முடியும். பின்னர், லஞ்சம் கொடுக்கும் பழக்கம் இருக்கிறது. ப்ரேக் சர்ட்டிபிக்கேட்டில் இருந்து, பஸ் பெர்மிட் வாங்குவது வரையில் எந்த மனு போனாலும் இதற்கு, இதற்கு இவ்வளவு, இவ்வளவு என்று ரேட் கொடுக்க வேண்டும் என்ற பழக்கம் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் இருக்கிறது. அங்குள்ள சிப்பந்திகள் அயோக்கியர்கள் என்று அர்த்தம் அல்ல. அபரேடர்கள் நான் முங்கி, நீ முந்தி என்று வந்து கொடுத்த பழக்குகிறார்கள். அபரேடர்கள் பெறும் லாபத்தைப் பார்த்தும்தோது இந்த அதிகாரிகளுக்கும் ஒரு ஆசை ஏற்படுகிறது. அகவே லஞ்சம் இன்றி திறமையான ஒரு போக்குவரத்து இருக்க வேண்டுமென்றால் அது தனியார் துறை இருக்கும் வரை அது நடக்கவே நடக்காது. அகவே பஸ் போக்குவரத்தை அரசாங்கமே ஏற்றெடுத்து நடத்த வேண்டும். அக நம் நாட்டில் அரசியல் சரியாக இருக்கவேண்டுமானால், பொதுமக்களுக்கு சேவை சரியாகக் கிடைக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் எளிதில் லாபம் கிடைக்கும் இந்தத் தொழிலை அரசாங்கமே ஏற்றெடுத்து நடத்த வேண்டும். இன்னொன்று, காலையில், லாரி போக்குவரத்தை என் அரசாங்கமே ஏற்றெடுத்து நடத்தக் கூடாது என்று கேள்வி கேட்கப்பட்டது. அபரேடர்கள் ஸ்ட்ரைக் செய்தார்கள், அதற்காக பயமுறுத்தினோம் என்று சொன்னார்கள். இந்த கேள்வி போட்டது, ரொம்ப நாட்களுக்கு முன்னால். லாரிகளும், தீண்டாமை போருமாவால் அதற்கு விசேஷ செலவு வேண்டி வராது. முக்கியமான நகரங்களில் எல்லாம் ஸ்டேட் முன்னஸ்போர்ட் காரியாலயங்கள் இருக்கின்றன. ரெயில்வேக்களில் சிறு பார்சல்களை எற்றிச் செல்வதைப்போல் சிறு பார்சல்களை அரசாங்க லாரியில் வைக்க எடுத்துப்போனால் அதிலும் நமக்கு லாபம் கிடைக்கும். (குறுக்கீடு) அரசாங்கம் லாரிப் போக்குவரத்தை ஏற்றுக்கொள்வது லாபகரமாகயிருக்கும் என்ற யோசனையை சொல்ல வேண்டாமென்றால் சொல்லவில்லை. குறைந்த தூரத் திற்கு சாமான்களை எடுத்துச் செல்வதினால் அதிக லாபம் கிடைக்கும். ஆக, பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்று நடத்த முன் வரவேண்டும். அதற்கு ஒரு சார்மிக் ஆகரஷ் தேடுவதற்குத்தான் நான் ஒத்தீர்மானத்தை பிரேரேபிக்கிறேன். கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு சங்கடம் இருக்கலாம். எப்படி இதை திடீர் என்று ஒப்புக்கொள்வது? அப்படி ஒப்பக் கொண்டால் நம்மை ஆதரிப்பவர்கள்—கனிப்பட்ட முறையில் நான் எந்த அமைச்சரையும்—கறிப்பிடவில்லை அவர்கள் கட்சியை பெரிய அபரேடர்கள் ஆதரிக்கிறார்கள் என்பதில் என்ன ரகசியம் இருக்கிறது, இது தெரிந்த விஷயம்தான். எந்த ஜில்லாவிலும், காங்கிரஸ் கட்சியின் பொருளாதாரர், அல்லது தலைவர் போன்றவர்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்கள் பெரிய அபரேடர்களாகத்தான் இருப்பார்கள். கசர் சட்டை போட்டுக் கொண்டு போனால் ஆர்.டி.ஓ. கூட பயப்படவேண்டியிருக்கிறது. இப்படியிருக்கையில், எப்படி நாம் இதை ஏற்றுக் கொள்வது என்ற பயம் இருக்கலாம்.

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

அதே சமயத்தில் உங்களுடைய தந்திரமும் பஸ் ஆட்டரேட்டர் களுக்குத் தெரியாமல் இல்லை. எதற்கு நமக்கு என்று இருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கம் உள்ளூர் ஒவ்வொன்றாக முதலில் திருச்சி, பின்னர் நாகர்கோவில். அதன் பின்னர் கோயமுத்தூர், பின்னர் மதுரை என்று விஸ்தரித்துக்கொண்டு தாங்கள் தந்திரமாக விஸ்தரித்து வருவதாக நினைக்கலாம். ஆனால் உண்மையில் அவர்களுக்கு உங்களிடத்தில் நம்பிக்கை இல்லை. தங்களுக்கு வீணை எதிர்ப்பு கூடாது என்று தங்கள் எதிர்ப்பைத் தெரிவிக்காமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, தவறு என்று எடுத்துச் சொல்லாமல் உங்களுக்கும், இதை எதிர்க்கின்றவர்களுக்கும் உதவி செய்து கொண்டு, இரண்டு பேர்களுக்கும் நல்லவர்களாக இருக்கிறார்களே தவிர, தாங்கள் நினைப்பதுபோல் அவர்களுக்கு தேச பக்தியோ அல்லது கடமை உணர்ச்சியோ இருப்பதாக தயவுசெய்து நினைத்துக் கொள்ள வேண்டாம். இதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். என்னுடைய திருத்தத்தை உடனடியாக ஒப்புக்கொள்ளாவிட்டாலும், காலக்கிரமத்தில் அதைக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகத்தான் நான் செய்யும்படி சொல்லியிருக்கிறேன். அதிலும் இப்போதைக்கு 25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ளதைத்தான் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். இதை இன்னும் படிப்படியாகச் செய்தால் போதும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் இந்தத் தீர்மானத்தை நான் வகரிக்க முடியாத நிலையிலே இருக்கிறேன். காரணம், பஸ்களையெல்லாம் உடனடியாக 25 மைல்களுக்கு மேலுள்ள வரை எடுத்துக்கொள்வதோடு, மேற்கொண்டு வகிற தனியார் பஸ்களை அரசாங்கமே ஏற்று நடத்தவேண்டுமென்று இந்தத் தீர்மானம் குறிப்பிடுகிறது. இது கடந்த ஐந்தாண்டுக் காலமாக பலமுறை இந்த சட்டசபையில் தீர்மானமாக வந்துவந்து, அதன்மேல் சர்க்கார் தன் அபிப்பிராயத்தைச் சொல்லி, ஓர முடிவு பெற்ற தீர்மானமாகும். ஆனால் அது மறு படியும் இன்று இந்த சட்ட மன்றத்திலே ஒரு தீர்மானமாக வந்திருக்கிறதே அல்லாது, இது ஒன்றும் பதிலல்ல. என்ன பதிலை அன்றைக்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறாரோ, அதே பதில்தான் இன்றைக்கும் வருமென்பதை எதிர்பார்த்துக் கொள்ள வேண்டாமா? ஆனால் நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னமாதிரி, காங்கிரஸ் கட்சியிலேதான் பஸ் முதலாளிகள் அதிகம் பேர்கள் இருக்கின்றார்கள். அதற்காகத்தான் அவர்களுக்கு சாதகம் செய்வதற்காக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வைக்கிறார்களார்கள் என்று சொன்ன அகே நேரத்திலே அவர்கள் உங்களை நம்ப மாட்டார்கள். உங்களை அவர்கள் நம்பாது இல்லை என்பதையும் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார். அகோபிசுட அவர்கள் எல்லாம் தேச பக்தி உள்ளவர்கள் என்று நம்ப வேண்டாம்

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

என்றும் சொன்னார்கள். இதையெல்லாம் நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் வரையால் சொன்னதைக் கேட்டு நான் மிகமிக வருந்துகிறேன். காங்கிரஸ்காரர்கள் பஸ் முதலாளிகளாக இருப்பதால், அவர்களுக்கு தேச பக்தி குறைந்துவிடும் என்று எப்படிச் சொல்லலாம்? அவர்களிடம் இப்படிப்பட்ட தொழில் இருந்துவிட்டாலும்கூட, அவர்கள் தங்கள் முதலாளிகளாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், தங்களிடம் தேச பக்தி இல்லை என்று நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் வரையால் சொன்னதைக் கேட்டு நான் ஆச்சரியப்படுகிறேன். இப்படி அவர்கள் பேசுவது கூட அவ்வளவு நியாயமல்ல என்று நான் எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு நாம் பஸ் போக்குவரத்தை எடுப்பதிலே, திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்த தீர்மானத்தின்படி 25 மைல்களுக்கு மேல் என்று இல்லாமல், அதற்கு மேற்பட்ட போக்குவரத்தையும் எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்றும் சொல்லலாம். ஆனால், அதை தேசியம் என்று சொல்லிவிட முடியாது. தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், எல்லா பஸ் தொழில்களையும் நாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமே அல்லது, ஒரு 25 மைல்கள் மட்டும் எடுத்துக்கொண்டால் அதனால் அது தேசியமயமாகிவிடாது. அந்த 25 மைல்கள் வேண்டுமானாலும் தேசியமயமாகலாம். ஆகவே, இதிலே தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்வதற்கு எந்தவிதமான அவசியமோ, அதற்கு ஒரு தீர்மானமோ அவசியமில்லை என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதே நேரத்திலே பெரிய பஸ் முதலாளிகளை ஒழித்துவிடவேண்டுமென்ற ஒரு நோக்கத்தோடு இந்தத் தீர்மானம் இருக்கிறதே அல்லது வேறு சர்க்காருக்கோ, பொதுமக்களுக்கோ எந்தவிதமான நன்மையும் அதனால் உண்டாயாக ஏற்பட்டுவிடும் என்ற நோக்கத்தோடு இந்தத் தீர்மானம் கொண்டு வரப்படவில்லை என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சர்க்காருடைய நோக்கம் படிப்படியாக, மெதுவாக எந்தெந்தத் தொழில்களை, பஸ் தொழில் மாத்திரம் என்பதல்ல, இன்னும் வேறு எந்தெந்த தொழில்களை தேசியமயமாக்கலாம் என்பதைப் பற்றி சிந்தித்து, அதற்கான திட்டம் தயாரித்து, ஒவ்வொரு ஐந்தாண்டுகளுக்குள் இதையெதை தேசியமயமாக்க முடியும், அதற்கு நமக்கு என்ன சாத்தியக்கூறுகள் இருக்கிறது என்பதைப் (இச்சமயம் கணம் உதவி சபாநாயகர் ஆசனத்தில் அமர்ந்தார்.) பற்றி பரிசீலனை செய்து, பிறகுதான் எந்தெந்தத் தொழில்கள் என்பதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதைத்தான் நாம் எடுக்க முடியும். கிடைக்காது பஸ்களை மட்டும் தேசியமயமாக்கி விடலாம் என்று சொன்னால், அது எப்படி சரி? இன்றைக்குக் காலையிலே கேள்வி நேரத்திலே, சேலத்திலே அலுமினியம் தொழிற்சாலை தனிப்பட்டவர்கள் ஆரம்பிக்கிறார்கள் என்று பதில்

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [1st November 1962]

சொல்லப்பட்டது. அதற்கு உப கேள்வி வரவில்லை. அதையும் நாம் என் தேசியமயமாக்கவில்லை என்று சொல்லவில்லை? எதையும் எடுத்துக் கொள்வது என்பது முடியுமா? ஒவ்வொரு தொழிலையும் செய்யக்கூடியவர்கள் அவர்களுக்கு ஏதாவது ஒரு லாபம் கிடைக்குமா என்பதை பரிசீலித்துத்தான் எந்தத் தொழிலையும் ஆரம்பிக்கிறார்கள். லாபம் வரக்கூடியவற்றை யெல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும், நஷ்டம் வரக்கூடியதையெல்லாம் தனிப்பட்டவர்கள் எடுத்துக் கொள்ளாட்டும் என்று சொல்வது, ஜனநாயக நாட்டிற்குப் பொருந்துமா என்பதைப் பற்றி நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். எல்லாத்துறையிலும் லாபம் இருக்கலாம். அது அவரவர்களுடைய திறமையைப் பொறுத்த வரையில், நிர்வாகத்தைப் பொறுத்த வரையில் அதிகரிக்கிறதே அல்லாது. அவர்களுக்கு ஏதோ ஒரு வருமானம் தனியாக லாபமாக வந்து கொட்டி விடவில்லை என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

ஏதோ நினைத்தால் எதையும் தேசியமயமாக்கி விடலாம் என்று நினைக்கிறார்கள். அது எப்படி என்பதுதான் எனக்கு விளங்கவில்லை. பஸ்களை தேசிய மயமாக்கி விட்டால், ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே எந்த ஒரு திட்டத்தையாவது நிறுத்தி வைக்க வேண்டி வரும். அப்படி எந்த ஒரு திட்டத்தை நிறுத்தி வைக்க முடியும் என்பதைப் பற்றி இப்படிப் பேசக்கூடிய எதிர்க் கட்சியினர் அரசாங்கத்திற்கு யோசனை சொல்ல வேண்டாமா? பஸ்களை நாம் எடுத்துக் கொண்டு விடுவோமானால், நாம் அவர்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டாமா? அப்படி நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்றால், நாம் அதற்கு எங்கே போவது? அதை யெல்லாம் சொல்ல வேண்டாமா? அப்படி நஷ்டஈடு கொடுக்காமல் பஸ்களை எடுத்துக் கொள்வது ஜனநாயக நாட்டிலே முடியுமா? கனம் அங்கத்தினர் கட்சியைச் சேர்ந்த சர்வாதிகார நாட்டிலே வேண்டுமானால் ஏற்பட முடியுமே அல்லாது, காங்கிரஸ் காரர்களால் நடத்தப்படும் இந்த ஜனநாயக நாட்டிலே நடைபெறுது என்பதைப் பற்றி நாம் தெரிந்து கொண்டிருந்தம்கூட, இதை எல்லாம் நாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்வது அவ்வளவு எளிதான காரியமல்ல. நஷ்டஈடு கொடுத்துத்தான் தீரவேண்டும்.

தவிர, பஸ் பர்மிட்டை மூன்று ஆண்டுகளுக்கு நோட்டீஸ் கொடுத்து எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். வெறுமனே பஸ் பர்மிட்டை எடுத்துக் கொண்டால், ரூப்தான் கிடைக்குமே தவிர, அந்த ரூப்டிலே ஓட்டுவதற்கு பஸ்களுக்கு நாம் எங்கிருந்து போவது? ஏற்கனவே 'சேஸிஸ்' கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அப்படியே வேண்டுமென்றால், சர்க்கார் 'சேஸிஸ்' கூட கட்டி விடலாம். ஆனால் இன்றைக்கு அந்த முதலாளிகளால் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய பஸ்களை என்ன செய்வது? அந்த 'சேஸிஸ்' களை யெல்லாம் மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கான்சல் செய்துவிட்டு, அவைகளையெல்லாம் ஷெட்டில் கொண்டுபோய்

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

விட்டு விடுங்கள் என்று சொல்வதா? அவர்கள் என்ன நினைத்துக் கொண்டு பேசினார்கள் என்றுதான் எனக்குப் புரியவில்லை. ஒருக்கால் அவர்கள் எல்லாம் காங்கிரஸ் முதலாளிகள்தானே, அவர்கள் எல்லாம் எக்கேடாவது கெட்டுப் போகட்டும் என்று சொல்லலாம். ஆனால், சொத்து யாருடையதாக இருந்தாலும், அது தனிப்பட்டவர்களுடைய 'சேஸிஸ்' ஆக இருந்தாலும்கூட, அதையெல்லாம் தேசிய சொத்தாக நாம் கருத வேண்டாமா? இந்த 'சேசிஸ்கள்' வாங்குவதற்காக அவர்கள் எவ்வளவு அந்நிய செலாவணி மூலதனமாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். அதெல்லாம் நாட்டின் சொத்தல்லவா? நாம் மறுபடியும் 'சேஸிஸ்கள்' வாங்குவது என்றால், அதற்காக சர்க்கார் அந்நிய செலாவணியைச் செலவிட வேண்டாமா? இதையெல்லாம் சிந்திக்காமல், அது எப்படியாவது துருப் பிடித்துப் போகட்டும், ஷெட்டிலே இருக்கட்டும் என்று சொல்வதுதான் நியாயமா? இதையெல்லாம் பற்றி நாம் சிந்திக்க வேண்டாமா? நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய அந்நிய செலாவணியிலில் வரக்கூடிய ஒவ்வொரு சிறு துரும்பும்கூட நம் நாட்டினுடைய சொத்து என்பதை கனம் அங்கத்தினர்கள் ஒவ்வொருவரும் ஞாபகத்தில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டாமா? ஆகவே, எது நியாயம் என்று பார்க்கும்போது நாம் அவர்களுக்கெல்லாம் நஷ்ட ஈடு கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும். இதை ஜனநாயக அடிப்படையிலே நாம் ஒப்புக் கொள்கிறோம். அப்படி அவர்களிடம்ருந்து பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதற்கு முன்னால்தான் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே எதை நிறுத்தி வைப்பது, எந்தத் திட்டத்தை நிறுத்தி வைப்பது, அவைகளை யெல்லாம்விட இது மிகமிக அவசியமானதா, அவசரமானதா, அவைகளையெல்லாம் விட்டுவிட்டு இந்த பஸ்களை யெல்லாம்தான் இந்த அரசாங்கம் முதலிலே எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமா, இல்லாவிட்டால் நாடு உருப்படாதா என்றெல்லாம் யோசிக்க வேண்டாமா? இப்படியெல்லாம் யோசித்துத்தான் அதையெதைச் செய்ய வேண்டுமென்று, ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே திட்டமிடப்பட்டு சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஒரு திட்டத்திற்காக ஒதுக்கியுள்ள பணத்தை எடுத்து, இவைகளை வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்றாவது யாராவது எதிர்ப் கட்சியிலே யோசனை சொல்லி இருந்தாலாவது அதைப் பற்றி பரிசீலனை செய்ய முடியும். இதைச் சொல்லாமல், பஸ்களை யெல்லாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்வது பொருந்தத்தக்க வாதமாகாது என்பதை ஞாபகமுட்பட விரும்புகிறேன்.

இப்போதுதான், காங்கிரஸ் கட்சி வந்தபிறகு ஜமீந்தாரியை நாம் ஒழித்து இருக்கிறோம். ஜமீந்தாரியை ஒழித்துவிட்டு, அவர்களை அனுப்பி விட்டோம். அவர்களுக்கு நாம் பணம் கொடுக்க வேண்டாமா? அப்படி நஷ்ட ஈடு நாம் அவர்களுக்கு கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம். ஒவ்வொரு ஆண்டும் நம் முடைய மன்றத்திலே சமர்ப்பிக்கப்படுகின்ற நிதிநிலை அறிக்கையைப் பார்த்தால், நஷ்டஈட்டுத் தொகையாக நாம் இத்தனை

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [1st November 1962]

பேருக்கு இவ்வளவு தொகை நஷ்டசுடாகக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று கணக்கு கொடுத்திருப்பதைப் பார்க்கலாம். அவர்களுக்கு கொடுக்காமல் நிறுத்தி வைத்து விட முடியுமா? அதே நேரத்திலே அக்ரிகல்சரல் இன்கம் டாக்ஸ் பொறுத்தவரைக்கும் ஒரு அமெண்டுமெண்டு வருகிறது. நாளை வரும் என்று நினைக்கிறேன். லாண்டு ஸீலிங் சம்பந்தமாக அந்த அமெண்டுமெண்டு வருகிறது. ஐமின்தார்களுக்கு இன்னும் நஷ்டசுதி கொடுத்து முடிந்தபாடில்லே. அதற்குள் நில உடைமைக்கு உச்ச வரம்பு கட்டி விட்டோம். முப்பது ஏக்கர்களுக்கு மேற்கொண்ட பூமியை எடுத்துக்கொண்டால் அதற்கு நஷ்டசுதி கொடுக்கவேண்டாமா? அன்றைக்கு உச்சவரம்புச் சட்டம் பாஸ் செய்யும்பொழுது நஷ்டசுதி கொடுக்கவேண்டும் என்று சட்டம் செய்யவில்லையா? நஷ்டசுதி கொடுப்பதற்கு எத்தனை லட்ச ரூபாய், எத்தனை கோடி ரூபாய் வேண்டியிருக்கிறது? அந்தப் பணத்திற்கு எங்கே போவது? நாம் வரியை போட்டுவிட்டோம். லாரிகள், பஸ்கள் மீது வரியை போட்டுவிட்டோம். அவர்கள் அழுகிறார்கள். இனி வரியை யாருக்குப் போடுவது? நாம் திகைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி நிலைமை இருக்கும்பொழுது ஏதாவது ஒரு தொழிலை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்குப் பணம் வேண்டாமா? நஷ்டசுதி கொடுப்பதற்கு பணத்திற்கு எங்கே போவது? அதற்கு 'சோர்ஸ்' கண்டுபிடிக்க வேண்டும். பணம் வருவதில்லை. பணம் வாங்கக்கூடிய இடத்தையும் தடைப்படுத்திவிடுகிறார்கள். பணம் வருவதில்லை, நஷ்டசுதி கொடுக்க வேண்டும், தொழிலை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொன்னால், திட்டத்தைத்தான் ஏதாவது ஒன்றை நிறுத்திவைக்க வேண்டும். ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஏதாவது ஒரு திட்டத்தை நிறுத்திவிடவேண்டும். இல்லையென்றால், வேறு ஒரு தொழிலையும் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள முடியாத நிலையில் நான் இருக்கிறோம் என்பதை நன்றாக ஞாபகத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, வேலை நிறுத்தத்தைப் பற்றி இரண்டாவது அத்தியாயத்தில் சொன்னார்கள். அமைச்சர் தவறுதலினால் அல்லது அதிகாரிகள் தவறுதலினால் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள் என்று கனம் அங்கத்தினர் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னார்கள். அவர் ஒரு தொழிற்சங்க வாதி. அதே நேரத்தில் ஒரு சில அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் தொழில் சங்கம் நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் தங்களுடைய அரசியல் கட்சிக்கு சாதகமாக தொழிலாளர்களைத் தூண்டி வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள் என்பதை அவர் சொல்ல மறந்துவிட்டார்கள். அமைச்சர் செய்யக்கூடிய தவறுதலுக்கு வேலை நிறுத்தம் அரசியல் இல்லையே? அதற்கு என்ன செய்யவேண்டுமென்பது பற்றி சட்டம் இருக்கிறது, விதி இருக்கிறது. கன்ஸிலிபேஷன் ஆபீசர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த விதிகளைப் பற்றியெல்லாம் தொழிலாளர்களுக்குச் சொல்லாமல், அவர்களைத் தூண்டிவிட்டு வேலை நிறுத்தம் செய்யும்படிச் செய்கிறார்கள், ஒரு சில தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள்,

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

ஒரு சில அரசியல் கட்சிக்காரர்கள். அந்த நிலையை நாம் நன்றாகப் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். அமைச்சர் தவறுதலினால் தொழிலாளர்கள் ஸ்ட்ரைக் வருகிறது என்று சொன்னால், அதே நேரத்தில் அந்தப் பஸ் தொழிலை சர்க்கார் மாத்திரம் எடுத்துக்கொண்டால், அங்கு யார் இருப்பது? அமைச்சர் அல்லவா? சர்க்கார் நடத்தக் கூடிய தொழிலுக்கும் அமைச்சர் இருக்கிறார்களா, இல்லையா? அதையும் அமைச்சர் தானே நடத்துகிறார். தனிப்பட்ட டிரான்ஸ்போர்ட் துறையை ஒரு அமைச்சர் கவனிக்கிறார் என்றால், சர்க்கார் பஸ் துறையை இன்னொரு அமைச்சர் அவருடைய இலாகாவிலே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார். இரண்டிற்கும் அமைச்சர்கள் தானே? சர்க்கார் நடத்தினால் மாத்திரம் வேலை நிறுத்தம் வராது என்று எப்படிச் சொல்ல முடியும்? அதிலும் அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் புழுந்து விடுகிறார்கள். சர்க்கார் பஸ் துறை விடக்கூடிய புது ரூட்களில் கூட அந்தக் கட்சிக்காரர்களும் கழுகு மாதிரி பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எந்த பஸ் ரூட்டைப் பிடிக்கலாம், எந்த இடத்தைப் பிடிக்கலாம், எந்த ஜில்லாவில் எந்தப் பகுதியைப் பிடிக்கலாம், அந்த பஸ் தொழிலாளர்களை தங்களுடைய சங்கத்திற்கு இழுத்துக்கொள்ளலாம் என்றெல்லாம் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எந்த தொழிலாளர்களை தங்கள் பக்கம் இழுத்துக்கொண்டு, துண்டிவிட்டு ஸ்ட்ரைக் செய்யச்சொல்லி, சர்க்கார் வேலை ஸ்தம்பித்துப் போகும்படிச் செய்யமுடியும் என்றெல்லாம் சில தொழிற்சங்கக் காரர்கள், சில அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆதலால், அம்மாதிரி அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் செய்கிற தவறுதலினால் தான் வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லுவது தான் பொருத்தம் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

லாரி சொந்தக்காரர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். லாரிகளுக்கு வரியை அதிகப்படுத்தியிருக்கிறோம் என்று சொல்லி வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. இன்றைக்கு பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்காரே எடுத்து நடத்தலாம் என்று சொல்லக்கூடிய நண்பர் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள், அன்று லாரி போக்குவரத்தை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தலாம் என்று சொல்லவில்லை. அவருடைய கட்சியைச் சேர்ந்த பத்திரிகை என்ன வியாக்கியானம் எழுதியது என்றால், வேலை நிறுத்தம் செய்தது சரி என்று லாரிக்காரர்களுக்கு பரிந்து கொண்டு எழுதியது. லாரிக்காரர்கள் செய்யக்கூடிய ஸ்ட்ரைக் பொது மக்களுக்கு பாதசமாக இருக்கிறது. சர்க்கார் செய்வது நியாயம் என்று அந்த பத்திரிகை எழுதியிருந்ததா? சர்க்காருக்கு ஆதரவு காட்டி அந்தப் பத்திரிகை எழுதியிருந்ததா? காரணம் என்ன? (திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: நான் லாரிக்காரர்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்கிறேன். இப்பொழுது கூடத் தான் கொடுக்கிறேன். அவர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தது சரி என்பது தான் என்னுடைய அபிப்பிராயம்.) லாரி போக்குவரத்தை இன்றைக்கு தேசியமயமாக்கி விடலாம் என்று சொல்லக்கூடியவர்,

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [1st November 1962]

லாரி ஸ்ட்ரைக் நடந்த தாளில் சொன்னார்? லாரிக்காரர்கள் ஸ்ட்ரைக் செய்தது சரி, அவர்கள் செய்தது தான் நியாயம் என்று அல்லவா கனம் அங்கத்தினருடைய கட்சியின் பத்திரிகை எழுதியிருந்தது. சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று அப்பொழுது அந்தப் பத்திரிகை எழுதியதா? அன்றைக்கு அரசாங்கம் ஒன்று கூறினார்கள், இன்றைக்கு ஒன்று கூறுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அன்றைக்கு சர்க்கார் துறையிலே லாரிகளை எடுத்து ஓட்டுவோம் என்று அமைச்சர் சொன்னார் என்றால், லாரிக்காரர்களை பயமுறுத்துவதற்காகவா சொன்னார்? இல்லை. காலையிலே பதில் என்ன சொன்னார்? 'ஸ்ட்ரைக் தொடர்ந்து நடந்தால், லாரி சர்வீஸை சர்க்கார் எடுத்து நடத்துவதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்' என்று சொன்னோம் என்று தான் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார். பயமுறுத்துகிறோம் என்று சொல்லவில்லை. பயமுறுத்துவதற்கும், அமைச்சர் பதிலுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அமைச்சர் பதிலில் என்ன கூறினார்? நாட்டு மக்களுக்கு ஏதாவது ஒரு கஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய வகையில் லாரி ஸ்ட்ரைக் தொடர்ந்து நடந்துவிட்டால், மக்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்பட்டுவிடும் என்ற காரணத்தினால், அவசர நிலை வரும்பொழுது ஏதாவது ஒரு திட்டத்தையாகிலும் நிறுத்தி, சர்வீஸை நடத்துவோம் என்று சொன்னார். அவசர காலத்திற்கு அந்த யோசனையைக் கூறினார்கள் அமைச்சர் அவர்கள். சாதாரண காலத்திற்கு அமைச்சர் கூறிய யோசனை அல்லவே அது. அப்பொழுது லாரி ஸ்ட்ரைக் வாபஸ் வாங்கப்பட்டு சாதாரண நிலைமைக்கு வந்துவிட்டது. அதனால், லாரி சர்வீஸை சர்க்கார் எடுத்து ஓட்டவேண்டும் என்ற யோசனையையும் சர்க்கார் மாற்றி விட்டார்கள். இதில் என்ன தவறு? இதையெல்லாம் ஒரு குறைபாக எடுத்துச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

எங்கள் பக்கத்தில் திரு. நடேச முதலியார் அவர்கள் இருப்பதால் ஒரு வேளை அங்கத்தினர் அவர்களுக்கு கோபம் வரலாம். இது ஜனநாயக நாடு. அவருக்கும் ஒரு வேட இருக்கிறது. அவரும் தேர்தலுக்கு நிற்கலாம். திரு. நடேச முதலியார் அங்கத்தினராக வரக்கூடாது என்று எந்த சட்டத்தில் சொல்லியிருக்கிறது? பஸ் முதலாளிகள் அங்கத்தினராக வரக்கூடாது என்று எந்த சட்டத்தில் சொல்லியிருக்கிறது? கோவையில் ஆனமலை-பொள்ளாச்சி ரூட் ஏகபேக உரிமை என்றெல்லாம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். யாரைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லுகிறார் என்று எங்களுக்குத் தெரியாதா? திரு. மகாலிங்கம் அவர்கள் எங்கள் கட்சியில் இருக்கிறார்கள் என்பதற்காகச் சொல்லுகிறார் என்று தெரியாதா? நன்றாக குறிப்பிட்டுச் சொல்லியிருக்கலாமே? அவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினராக வரக்கூடாது என்று எந்த சட்டத்தில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது? அங்கத்தினர் அவர்களுடைய கட்சியில் பணக்காரர்கள் இல்லையா? ஒருக்கால் அவர்கள் பணத்தை பதுக்கி வைத்திருப்பார்கள். 'அண்டர்-கிரௌண்ட்ஸ்' வைத்திருப்பார்கள். எங்களுடைய முதலாளிகள்

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

வெளியிலே காண்பிக்கிறார்கள். அவர்களுடைய முதலாளிகள் பணத்தை 'அண்டர்-கிரௌண்டில்' வைத்திருக்கிறார்கள். இது தான் எங்களுக்கும், அவர்களுக்கும் வித்தியாசம். அவர்களுடைய முதலாளிகள் பணத்தை அண்டர்-கிரௌண்டில் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள். எங்களுடைய முதலாளிகள் தெரியாதவர்கள், பாவம். அவர்கள் தங்களிடம் பணம் இருக்கிறது என்று வெளியே சொல்லிவிடுகிறார்கள். அதனால் திரு. நடேச முதலியார் போன்றவர்களைப் பார்த்தால் பொருமை ஏற்படுகிறது.

மேலும், கதர் சட்டையைப் போட்டுக்கொண்டு ஆர்.டி.ஓ.-வை பிரட்டுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். நாங்கள் ஒன்றும் கதர் சட்டையை போட்டுக்கொண்டு பிரட்டுவதில்லை. கதர் சட்டை போடாத ஆட்கள் எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள். கதர் சட்டைப் போட்டுக்கொண்டு எங்கள் கட்சிக்காரர்கள் என்று சொல்லி ஏமாற்றுகிறார்கள். நாங்கள் ஏமாற்றவில்லை. காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு கதர் சட்டை போட்டாலே ஒரு பயம் இருக்கும், அதிலே காந்தியம் இருக்கிறது. தவறு செய்யுமா மனித வியற்கை. கதர் சட்டை போட்டுக்கொண்டிருப்பவர்களுக்கு காந்தியத்தினால் தவறு செய்யக்கூடாது என்ற பயம் இருக்கும். திரு. நல்லசிவம் அவர்கள் என்னை பார்க்கிறார்கள். அவர் கதர் சட்டை போடுபவர். அவருக்கு அந்த பயம் இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. கதர் சட்டை போட்டுக்கொண்டு காங்கிரஸ்காரர்கள் தவறு செய்வதில்லை. எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் தான் கதர் சட்டை போட்டுக்கொண்டு காங்கிரஸ்காரர் என்று சொல்லி ஏமாற்றுகிறார்கள். காங்கிரஸ்காரர்கள் யாரையும் பிரட்டவில்லை. எந்த பஸ் முதலாளியும் யாரையும் பிரட்டவில்லை. அதுவும் எங்கள் முதல் அமைச்சரிடம் நடக்குமா? அவரிடம் ஒன்றும் நடக்காது. காங்கிரஸ் முதலாளி எங்கள் முதல் அமைச்சரிடம் போய் ஒரு ரூட் வாங்கிவிட முடியுமா? அது கனம் அங்கத்தினர் கவியாணசுந்தரத்திற்குத் தெரியாதா? ஆகட்டும், பார்க்கலாம் என்று தான் பதில் சொல்லுவார், இல்லை என்று சொல்லமாட்டார். அதே பதில் தான் அவர்களுக்கும் சொல்லுவார். அவர்களுக்கு கொடுக்கிற பதில் தான் எங்களுக்கும் சொல்லுவார். காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு மாத்திரம் பஸ் ரூட் கொடுக்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டை நான் மிகவும் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறேன். அவர்களுக்கு மாத்திரம் கொடுப்பதில்லை. யோசித்து எல்லோருக்கும் தான் பஸ் ரூட் கொடுக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன்.

நாம் இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய நிலையிலே, நாடு அபிவிருத்தி அடையவேண்டும் என்று திட்டம் போட்டு நாம் வேலை செய்து கொண்டிருக்கும் நிலையிலே, எந்தத் திட்டத்தையும் நிறுத்திவிட்டு, அவசரப்பட்டு வேறு ஒரு துறையையும், ஐக்கொண்டிருக்கிற பஸ், லாரிகளை, சேசியமயமாக்கி நமக்கு இருக்கக்கூடிய வருவாயை அந்தத் துறையிலே செலவு செய்வதற்கு முற்படக்கூடாது என்று சொல்லிக்கொண்டு, நான் இந்தத் தீர்மானத்தை எதிர்க்கிறேன்.

[1st November 1962]

11-30
a.m

* திரு. ம. கமலநாதன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள தீர்மானத்தின் மீது ஒரு சில கருத்துக்களை சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். 25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்ற தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தி. மு. கமுகத்தின் தேர்தல் அறிகையிலே எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று நாங்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறோம். அதுவே எங்கள் கட்சியின் தலையாய கொள்கை என்றும் சொல்லியிருக்கிறோம். மேலும் எங்கள் கட்சி துணைத் தலைவர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் சென்ற கூட்டத்திலே ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து, அந்தத் தீர்மானம் இந்த மன்றத்திலே தோற்கடிக்கப்பட்டது எல்லோருக்கும் தெரியும். அந்தத் தீர்மானம் கொண்டுவந்த நேரத்திலே பஸ்கள் ஏன் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்பதற்கான நல்ல கருத்துக்களை நாங்கள் வைத்திருக்கிறோம். புதிதாக எந்தவிதமான கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டாமென்றாலும், காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. மாதா கவுடர் அவர்கள் நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதைப் பற்றி பேசின கருத்துக்கு விடை அளிக்கும் வகையில் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நஷ்ட ஈடு கொடுக்க முடியுமா என்று அவர்கள் கேட்டார்கள். நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்றால், கொடுப்பதற்கு நம்மால் முடியுமென்பதையும் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாக, ஒரு பஸ் ரூட்டை எடுத்துக் கொண்டால், ரூட்டுக்கு விலை இல்லை. பஸ்களுக்குத்தான் அரசாங்கம் விலை கொடுக்கவேண்டும். ஒரு பஸ்ஸின் விலை ரூ. 20,000 முதல் ரூ. 30,000 என்ற அளவிலே தான் இருக்கிறது. லட்ச லட்சமாகவோ, கோடி கோடியாகவோ இருக்க முடியாது. ஆனால் பஸ் முதலாளிகள் ரூட்டுகளை விற்கும் போழுதுதான் லட்சம் லட்சமாக விற்கிறார்கள். அரசாங்கம் பெர்மிட் கொடுத்த ரூட்டுகளுக்கு அரசாங்கம் எதற்காக நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டும்? என்றாலும், புதிதாக பஸ்களை வாங்குவதில் அந்நிய செலாவணிக் கஷ்டம் திருக்கும் என்ற நிலையில், புதிய பஸ்களை வாங்கமுடியவில்லை என்றால், ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்களை வாங்கி நாம் அந்த மார்க்கங்களிலே ஓட்டலாம். கொடுக்க வேண்டிய பணத்திற்கும் கடன் பத்திரங்கள் வழங்கலாம். ஏராளமான பணம் லாபமாகக் கொடுக்கக் கூடிய தொழில் இது என்று நாம் எல்லோரும் சொல்லி வருகிறோம். கண்ணுக்குத் தெரிந்த வருமானத்தை விட்டுவிட்டு, இந்தத் தொழிலை தேசியமயமாக்கக் கூடாது, நஷ்ட ஈடு கொடுக்கக்கூடாது, அப்படி செய்தால் ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களை நிறைவேற்ற முடியாது என்று காங்கிரஸ் ஆட்சியில் இருக்கும் வரையில் சொல்லலாம். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்தால், கண்டிப்பாக பஸ்களை தேசியமயமாக்கி விடும். இருபது ஆண்டு கடன் பத்திரங்கள் என்ற முறையில் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படும். இந்தப் பிரச்சனை தீர்க்கப்படும். நாங்கள் கண்டிப்பாக இதைச் செய்து காட்டுவோம் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1st November 1962] [திரு. ம. கமலநாதன்]

திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் 25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள எல்லா மார்க்கங்களையும் எடுத்துக்கொண்டால் போதுமென்று சொல்கிறார்கள். வருமான அடிப்படையில் எடுத்துக் கொண்டால், 25 மைல்களுக்குள்ள மார்க்கமாக இருந்தாலும் சரி, 150 மைல் தூரமுள்ள மார்க்கமாக இருந்தாலும் சரி, ஏறக்குறைய ஓரளவுக்கு இருக்கிறது. மார்க்கம் என்று சொல்லும்பொழுது பஸ்கள் ஓடும் ட்ரிப்புகளையும் நாம் மனதில் கொள்ளவேண்டும். நீண்ட தூரம் போகும் பஸ்களின் வருமானமும், 25 மைல்களுக்குள் போகும் பஸ்களின் வருமானமும் ஏறத்தாழ ஒரே அளவுக்குத் தான் இருக்கும். ஆகவே 25 மைல்களுக்கு மேலுள்ள பஸ் மார்க்கங்களை மட்டும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று இந்தத் தீர்மானத்தில் சொன்னபோதிலும், எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திச் சொல்லுகிறேன். இதிலே எந்தவிதமான கஷ்டமும் இருக்காது. நஷ்ட ஈடும் அவ்வளவு அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. கடன் பத்திரங்கள் வழங்கலாம். கிடைக்கிற வருமானத்திலிருந்து இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் பஸ்களுக்கான பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுத்து விடலாம். ஆகவே எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. ஏ. ஆறுமுகம்: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் கொண்டுவந்துள்ள தீர்மானத்தை எதிர்த்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய நிலைமையிலே, நம்முடைய நாட்டின் வடகோடியிலே அந்நியர்களான சீனர்களின் படை நம்முடைய நாட்டை பிடித்துக் கொள்ள யத்தனித்துக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த நிலையிலே கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் இந்த நாட்டின் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் படையிலே சேர்த்து அந்நியரை விரட்டுவதற்கு ஒரு தீர்மானம் கொண்டுவந்திருந்தால், அதை முழு மனதுடன் எல்லோரும் வரவேற்பார்கள். விடு நெருப்பு பற்றிக் கொண்டு எரிகிற நேரத்திலே, அதை அணைப்பதற்குத் தான் நாம் முயலவேண்டும். நன்மை பயக்காத, ஏராளமான மக்களுக்குத் துன்பம் கொடுக்கக்கூடிய இந்த தீர்மானத்தை இங்கே கொண்டு வருவதை நான் எதிர்க்கிறேன். நம்முடைய நாட்டிலே ஜனநாயகத்தின் பெயரால், பல அரசியல் கட்சிகள் அரசாங்கத்தின் சொத்துக்களை சூரையாடுவதில் கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கின்றன என்பது நமக்கு எல்லோருக்கும் தெரியும். எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவிட்டால், இந்த நாட்டில் எந்த சொத்துக்கள்தான் இருக்குமென்று கேட்க விரும்புகிறேன். இந்த சபைக்கும் தெரியும், பொது மக்களுக்கும் தெரியும். இப்பொழுது ஓடுகிற பஸ்களைப் பொறுத்து, தொழிலாளர் யாருக்காவது ஏதாவது குறை இருந்தால், பொது மக்களுக்கு அவைசியமான தொந்தரவு கொடுப்பதிலே கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கிறார்கள். சென்னையிலே அரசாங்கம் நடத்தும் பஸ்சனிலே எவ்வளவு தொந்தரவு வந்தது என்று நான் சொல்லி தெரிந்து கொள்ள

[திரு. ஏ. ஆறுமுகம்] [1st November 1962]

வேண்டிய அவசியமில்லை. இங்கே மக்களுக்கு ஏற்படுகிற தொந்தரவு மாநிலம் பூராவும் ஏற்படக்கூடாது என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எங்கேயோ நடக்கிற சண்டைக்கும் சச்சரவுக்கும் பஸ்களை நிறுத்துவதன் மூலமாக, தங்களுக்கு நியாயம் கிடைக்குமென்று எண்ணி, மக்களுக்கு தொந்தரவு கொடுக்கிற முறையிலே இன்றுள்ள தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். மதிப்பிற்குரிய எதிர்க் கட்சித் தலைவர் சொன்னதுபோல், ஒரு சில அதிகாரிகளுக்குக் கூட இந்த அரசாங்கத்தை பிடிக்காமல் இருக்கலாம். அந்தக் காரணத்தை வைத்துக்கொண்டு குதர்க்கம் செய்து விடுவார்கள். அரசியல் கட்சிகள் பல சங்கங்களை அமைத்துக்கொண்டு, மக்களுக்கு பாடு படுவதாகச் சொல்லிக் கொண்டு, அவர்களுக்கு தொந்தரவு கொடுக்கும் நிலையில் இருக்கிறார்கள். இத்தகைய தீர்மானத்தை இந்த நேரத்தில் கொண்டு வராமல், பொதுமக்களுடைய சொள்கரியத்தை முன்னிட்டு எல்லா பஸ்களையும் தனியார் துறையிலே விடவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, இந்தத் தீர்மானத்தை ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடாது என்று பொதுமக்களின் சார்பில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. செ. கோ. விஸ்வநாதன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள தீர்மானத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்தைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தனியார் துறையிலே நடத்தப்படுகிற பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று சொல்லுகிற நேரத்தில், ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் அரசியல் கண்ணோட்டத்துடன் பல கருத்துக்களை இங்கே தெரிவித்துள்ளார்கள். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று சொல்லும்பொழுது, அரசியல் கண்ணோட்டத்திற்கு இடம் தராமல், தனியார் துறையிலே அதிக லாபம் கொடுக்கக்கூடியதும், இந்த நாட்டிலே நடைபெறுகிற சிறந்த தொழிலாகக் கருதப்படுவதுமான இந்த பஸ் தொழிலை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தினால், அதன்மூலம் அரசாங்கத்துக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற பணக் கஷ்டத்தை ஓரளவுக்குத் தீர்த்துக் கொள்ளலாம் என்று தான், இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்க வேண்டிய நிலையில் கழகம் இருக்கிறது.

தனியார் துறையில் நடத்தப்படுகின்ற பஸ்களைப் பொறுத்த வரை நான் ஒன்றுக்கு 100 ரூபாயிலிந்து 200 ரூபாய் வரை செலவு போக லாபம் கிடைக்கக்கூடிய நிலைமை தமிழ் நாட்டில் இன்று எல்லா பஸ் முதலாளிகளுக்கும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அப்படி அவர்கள் லாபம் சம்பாதித்துக் கொண்டிருக்கும் நேரத்தில் புதிதாகப் போடப்பட்டிருக்கும் வரியின் காரணமாக பஸ்கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டதனால் மக்கள் அவதிப்படும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், அரசாங்கத் துறையில் நடத்தப்படும் பஸ்களில் கட்டண விகிதம் பழைய நிலைமையிலேயேதான் இருக்கிறது. சர்க்கார் துறையில் நடத்தப்படுகின்ற பஸ்களில் இருக்கும் வசதிகளும், போக்குவரத்து குறித்த நேரங்களும் தனியார் துறையிலே சில இடங்களில் கிடையாது.

1st November 1962] [திரு. சே. கோ. விஸ்வநாதன்]

தனியார் துறை பஸ்களில் இடவசதிக்கு மேல் அதிகப் பிரயாணிகளை ஏற்றிக் கொள்வதன் காரணமாக பிரயாணிகள் அவதிப்பட வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே நான் இந்தத் துறையை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான்கள் கூறுகிறோம். காஞ்சிபுரத்திலிருந்து சென்னைக்கு வரும் பஸ் செங்கற்பட்டு வழியாக வரும்போது பிரயாணிகள் படும் பஸ் கஷ்டத்தைப் பற்றி நண்பர் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் அந்தத் தொகுதியில் இருக்கும் காரணத்தால் நானும் அதுபற்றி நன்கு அறிவேன். செங்கல்பட்டு மாவட்டக் கலெக்டர் அவர்கள் இரண்டு முறை பரிசோதனை செய்து ஒரு பஸ்ஸைத் தடை செய்கின்ற அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமைதான் தமிழ்நாடு முழுவதும் இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

மேலும் தனியார் துறை பஸ் முதலாளிகள் தொழிலாளர் பிரச்சனைகளைச் சரிவரக் கவனிப்பதில்லை. எங்கள் ஊரில் உள்ள ஒரு பெரிய பஸ் முதலாளி குறிப்பிட்ட சம்பளத்தைத் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்காமல் ஒரு தொகைக்குக் கையெழுத்து வாங்கி கொண்டு அதை விடக் குறைவாகக் கொடுக்கிறார். அவர்களுக்குச் சரியான தினப்படி கொடுப்பதில்லை. அந்த முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் கவனிப்பதேயில்லை. ஆகவே, இந்த பஸ்களையெல்லாம் சர்க்கார் துறையில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கூறி, நண்பர் கலியாணசுந்தரம் அவர்களுடைய தீர்மானத்தை ஆதரித்து விடைபெறுகின்றேன். வணக்கம்.

* திரு. அ. ராகவ ரெட்டி: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, பஸ்களைத் தேசியமாக்குவதைப் பற்றித் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டு வந்த தீர்மானத்தை எதிர்த்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். முக்கியமாக பஸ் செர்விசானது நம்முடைய நாட்டிலே ஜனங்களுடைய சௌகரியத்திற்காக வைக்கப்பட்டது என்று முதலிலே சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். வரவர சில பகுதிகளில்--சென்னை நகரத்தில்--சர்க்கார் பஸ்களாக மாற்றிவிட்டார்கள். கிராமங்களில் சில பஸ்கள் சர்க்கார் பஸ்களாகவும், சில பஸ்களை தனியார் பஸ்களாகவும் இருக்கின்றன. ஆனால் இந்த இரண்டில் எது கொஞ்சம் பரவாயில்லை என்று முறையிலே நடந்து வருகிறது என்று பார்க்கும்போது, தனியார் பஸ்களைத்தான் அந்தக் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். சர்க்கார் பஸ்களைப் பற்றி நான் அதிகமாகச் சொல்ல வேண்டியதில்லை. சமீபத்தில் சென்னை நகரத்தில் ஒரு நாள் ஸ்ட்ரைக் செய்து, லட்சக் கணக்கான பேர்களுக்கு--மாணவர்கள், அதிகாரிகள், இன்னும் வெளியூரில் இருந்து வந்தவர்களுக்கு மிகுந்த கஷ்டத்தை ஏற்படுத்தினார்கள். ஏதோ ஒரு கண்டக்டரை என்னமோ செய்துவிட்டார்கள் என்ற காரணத்தால் ஆயிரக் கணக்கான கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். அந்தக் கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் பிரதிதினமும் பிரயாணம் செய்யும் லட்சக்கணக்கான மக்களுக்குச் செய்யும் தவறுகள், குறைகளைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் அதற்கு இந்தக் கண்டக்டர்களையும், டிரைவர்களையும் என்ன செய்வது?

[திரு. அ. ராக ரெட்டி.] [1st November 1962]

அவர்கள் செய்யும் தவறுகளுக்காக அவர்களுடைய யூனியனோ அல்லது அவர்களுடைய தலைவர்களோ தவறு செய்த கண்டக்டர் களையும், டிரைவர்களையும் கண்டித்திருக்கிறார்களா? ஏதோ ஒரு கண்டக்டருக்கு ஒரு தவறு நடந்து விட்டது என்பதற்காக— அதைப் பற்றி எனக்கு சரியாக தெரியாது—தவறு நடந்து விட்டது என்றே வைத்துக் கொண்டாலும் லட்சக் கணக்கான மக்களுக்குக் கஷ்டத்தை விளைவிக்கும் முறையில் அவர்கள் நடந்து கொண்டது சரியா?

பஸ்களில் வரும் வரும்படியைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பஸ்களில் வரும்படி ஒரு வருஷத்திற்கு சுமார் ஒரு கோடி ரூபாய் வருகிறது என்று சொன்னார். இந்த ஆண்டு சர்க்கார் போடப்பட்டிருக்கும் அதிக வரிகளைக் கட்டிவிட்டால் சர்க்கார் துறை பஸ்களில் நஷ்டந்தான் வரும் என்று நினைக்கிறேன். ஏறக்குறைய ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு வருஷத்திற்கு 7,000 ரூபாய் அடிஷனல் டாக்ஸ் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் எப்படியோ வரியைக் கட்டி பஸ்களை நடத்திக்கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். எனக்கு பஸ் தொழிலைப் பற்றி அதிகமாகத் தெரியாது. புதிய வரிகளைக் கட்டுவதில் கஷ்டம் இருந்தாலும் அவர்கள் வரியைச் செலுத்தத்தான் போகிறார்கள்.

பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் காங்கிரஸ்காரர்கள் பக்கத்திலேயே இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்ளத் தயாராக இல்லை. எல்லாக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் பஸ் முதலாளிகளாக களாக இருப்பார்கள். பஸ் முதலாளிகள் ஆளும் கட்சிக்குப் பணம் கொடுப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆளும் கட்சிக்கு அவர்கள் ஐந்து ரூபாய் கொடுத்தால், மற்ற கட்சிகளுக்கு இரண்டு ரூபாயாவது கொடுக்கிறார்கள். கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்காரர்களும் ஏதாவது ஒரு நாள் ஆட்சிக்கு வந்துவிட்டால் என்ன செய்வதென்று அவர்களுக்கும் ஒரு ரூபாயாவது கொடுக்கத்தான் செய்வார்கள். உதாரணமாக, கேரளத்தில் சில காலம் கம்யூனிஸ்ட் ஆட்சி நடந்தது. அந்தக் காலத்திலே அங்கிருந்த பஸ் முதலாளிகளும், வியாபாரிகளும் அவர்களுக்கு உதவி செய்யாமலா இருந்திருப்பார்கள். கட்டாயம் உதவி செய்திருப்பார்கள்.

தனியார் பஸ்களில் 'ஓவர்லோடு' ஏற்றிக் கொண்டு போவதாகச் சொன்னார்கள். ஓவர்லோடு ஏற்றுவது சில இடங்களில் நடந்து கொண்டுதான் வருகிறது. நானும் பார்த்திருக்கிறேன். தனியார்களாவது பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் போலீஸ்காரர்கள் இருக்கிறார்களா என்று பார்த்துப் பயந்து கொண்டே ஏற்றுகிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய தலைநகரிலேயே பஸ்களில் சாதாரணமாக ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஒரு பத்து வண்டியை நிறுத்தி எண்ணிப் பார்த்தால் அது தெரியும். ஓவர்லோடின் காரணமாகப் பிரயாணிகள் மிகுந்த அசௌகரியத்தை அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சட்டப்படி ஓவர்லோடு ஏற்றிக் கொண்டு போகக் கூடாது என்று சொன்னால் அது எல்லோருக்கும் ஒரே மாதிரியாகத்தானே இருக்கவேண்டும். சர்க்கார் நடத்தும் பஸ்களுக்கு ஒரு சட்டம், தனியார் நடத்தும் பஸ்களுக்கு தனிச் சட்டம் என்று இல்லையென்று நினைக்கிறேன். பஸ் தொழிலும்

1st November 1962]

[திரு. அ. ராகவ ரெட்டி]

ஒரு வியாபாரம் மாதிரிதான். எந்தத் தொழிலிலும், வியாபாரத்திலும் போட்டி இருந்தால்தான் நியாயம் கிடைக்கும், விலைவாசி குறையைக் கூடச் சந்தர்ப்பம் ஏற்படும். அப்படியின்றி எல்லாமே தேசிய மயமாக்கிவிட்டால் சென்னை நகரிலே ஏற்பட்ட வேலை நிறுத்தம் போல் ஏற்படும்போது (வேறு தனியார் துறை இல்லாத காரணத்தால்) ஜனங்களுக்கு அசௌகரியம் ஏற்படுகிறது என்பதை நான் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

பர்மிட் கொடுப்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். சில ரூட்டுகளில் போதுமான பஸ்கள் இல்லாதது வாஸ்தவந்தான். சில ரூட்டுகளில் போதுமான பஸ்கள் இல்லையென்பது சர்க்காருக்குக் கூடத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுடன் கலந்தாலோசித்து இன்னும் அதிகமான பஸ் ரூட்டுகளை, அவசியமாகக் கொடுக்கவேண்டிய இடங்களுக்குக் கூடிய சீக்கிரத்தில் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தால் ஜனங்களுக்குச் சவுகரியமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

உதாரணமாக நம்முடைய சர்க்கார் பஸ்கள் எவ்வாறு நடக்கின்றன என்பதை பார்ப்பதற்கு வேண்டுமானால் இந்த மன்ற அங்கத்தினர்கள் பாரிஸ் கார்னருக்குச் சென்று பார்க்கலாம். இரண்டு மணி நேரம் ஒருவர் அங்கே உட்கார்ந்து பார்த்தால் தெரியும், பிரயானிகள் எவ்வளவு கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்று. அங்கே ஒரு 3-ஆம் நம்பர் பஸ் நின்று கொண்டிருந்தது. பிரயானிகள் அதில் ஏறி உட்கார்ந்து கொண்டிருந்தார்கள், அது தான் கிளம்பப் போகிறது என்று. ஆனால் டிரைவரோ, கண்டக்டரோ இல்லை. அரை மணி நேரம் கழித்து திடீரென்று அந்த பஸ்ஸுக்குப் பின்னால் மற்றொரு 3-ம் நம்பர் பஸ் வந்து நின்று, உடனே காலியாகக் கிளம்பிவிட்டது. “இந்த பஸ் போகப்போவதில்லை, அது தான் போகப்போகிறது” என்றால் இதில் உட்கார்ந்துள்ள பாஸஞ்சர்களுையாவது அதில் ஏறச் சொல்லி பின்னால் கிளம்ப வேண்டும். அப்படியின்றி பின்னே வந்த பஸ் காலியாகவே போயிற்று. இது கிளம்பவில்லையே என்று பஸ்ஸில் உள்ளவர்கள் போய் விசாரித்தால், “கண்டக்டர் இல்லை. அவர் வந்து தான் இந்த பஸ் கிளம்பவேண்டும்” என்று சொன்னார்கள். இதைப்பற்றி எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி கூட்டத்தில டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடமே நான் குறிப்பாகச் சொன்னேன். அதைப்பற்றி தாம் விசாரிப்பதாகச் சொன்னார். விசாரித்து என்ன நடவடிக்கை எடுத்தார்கள் என்பதற்கு இதுவரையில் பதில் வரவில்லை. இந்த நிலைமையில் பஸ்கள் எல்லாவற்றையுமே தேசியமாக்குவது என்று நண்பர் சொன்ன மாதிரியாகச் செய்வது என்றால் சாத்தியப்படும் காரியம் அல்ல. இதனால் பொதுமக்களுக்கு அசௌகரியம் தான் அதிகரிக்கக் கூடும். ஏதோ இதுவரையில் எடுத்துக்கொண்டுவிட்ட பஸ் மார்க்கங்களை வேண்டுமானால் இன்னும் நல்லபடியாக பாஸஞ்சர்களுக்கு எவ்வித அசௌகரியமும் இன்றி வசதி பெருகும்படியாக ஏற்பாடு செய்யலாம். மேலும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் இல்லை. இருப்பதை நன்றாக நடத்துவதற்கு சர்க்கார் முயன்றால் போதும் என்பதாக

[திரு. அ. ராகவ ரெட்டி] [1st November 1962]

நான் கேட்டுக் கொண்டு நண்பர் திரு. கல்யாணசுந்தரம் கொடுத்துள்ள தீர்மானத்தை எதிர்த்து என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, திருவாளர் கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற தீர்மானத்தை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்போது அவர் கொடுத்திருக்கிற தீர்மானம் சர்க்கார் ஏற்கனவே ஒப்புக்கொண்டுள்ள கொள்கையைத்தான் ஆதரிக்கின்ற விதத்தில் இருக்கிறதென்று நான் கருதுகிறேன். நம் சர்க்கார் சோஷலிச சமுதாயத்தை ஏற்படுத்துவது என்ற ஒரு கொள்கையை ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறது. இந்தக் கொள்கை அடிப்படையில் சிலபல காரியங்களில் ஈடுபட்டும் இருக்கிறது. அந்தக் கொள்கையை யொட்டிதான் பஸ்களை தேசியமாக்க வேண்டுமென்று இந்தத் தீர்மானம் கோருகிறது. ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளி பஸ்கள் வைத்து ஓட்டி கோடிக் கணக்கில் சம்பாதித்து ஒரு செல்வச் சீமானாக வாழ்வதற்கு வழி செய்து கொடுத்துக் கொண்டே போகிற சமுதாயத்தில் சோஷலிச சமத்துவம் என்பது என்றைக்கும் நிலைநாட்ட முடியாததாகப் போய்விடும். அந்த நாட்டில் பொருளாதார சமத்துவம் என்பது என்றைக்கும் ஏற்பட முடியாது. ஆகவே சோஷலிச சமுதாயத்தை அமைக்க வேண்டும் என்கிற கொள்கையை கொள்கை அளவிலாவது ஒப்புக்கொண்டிருக்கிற இந்த அரசாங்கம் படிப்படியாக நாட்டில் பொருளாதார சமத்துவம் ஏற்படுவதைக் கருதி இந்தத் தீர்மானத்தை ஏற்றுக்கொள்வதென்றும் என்பதாக நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் மூன்றாவது திட்ட காலத் திற்குள் இதைச் செயலாற்றுவதற்கு முயற்சி செய்யவேண்டும் என்பதாகத்தான் இந்த தீர்மானம் அரசாங்கத்தைக் கோருகிறது. இந்த ஆண்டு 100 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை தேசியமாக்கலாம். அதற்கு அடுத்த ஆண்டு 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை தேசியமாக்கலாம். இப்படியே படிப்படியாக பஸ் மார்க்கங்களை எல்லாம் தேசியமாக்கிவிடலாம். இதில் ஒன்றும் சிரமமிருக்காது. இது நம்முடைய சோஷலிச சமுதாயக் கொள்கையை நடைமுறையில் கொண்டுவருவதற்கு உதவி செய்யக்கூடும்.

இரண்டாவது பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தினால் பொது மக்களுக்கு நன்மையா? தனியார் நடத்துவதனால் நன்மையா என்பதை உன்னிப் பார்க்கவேண்டும். நம்முடைய அமைச்சர் பஸ்களுக்கு வரி விதிக்க முடிவு செய்தது நம் அனைவருக்கும் தெரிந்த விஷயம். நாம் விதித்த வரி அவர்களுடைய நிகர லாபத்தில் 5 சதவீதம் கூட இருக்காது. பஸ்களுக்கு வரி விதித்த போது இதனால் கட்டணத்தை எந்தவகையிலும் உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று கணக்கிட்டு பார்த்து அரசாங்கத்தார் சொன்னார்கள். வரியை உயர்த்தியும் கூட—அரசாங்க பஸ்களின் கட்டணத்தை சர்க்கார் உயர்த்தவில்லை. அதற்காக நான் சர்க்காரைப் பாராட்டுகிறேன். ஆனால் தனிப்பட்ட பஸ்

1st November 1962] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

முதலாளிகள் அரசாங்கத்தார் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது என்று சொல்லியும் கூடக் கேட்கவில்லை. நாம் அவர்களுடைய நிகர லாபத்தில் 5 சதவீதம் கட்டும்படியான அளவுக்கு வரி விதித்தோம் என்றால் 25 சதவீத அளவுக்கு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டார்கள். இது நியாயமா என்று கேட்கிறேன். முன்பு ஒரு ரூபாயாக இருந்த கட்டணத்தை ஒண்ணேகால் ரூபாயாக உயர்த்திவிட்டார்கள். இப்படி தனிப்பட்ட முதலாளிகள்—பொதுமக்களுடைய நன்மையைக் கொஞ்சம் கூட கருதாது, தங்கள் லாபத்தைப் பெருக்கிக் கொள்வதிலேயே கண்ணும் கருத்துமாக—இப்படிக் கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொண்டது ஏழை எளிய மக்களை எல்லாம் பாதிக்காதா என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். உத்தரப் பிரதேசத்தில் வரி போட்டார்கள். வரி போடுகிற சமயத்தில் “கட்டணத்தை இப்போது இருப்பதற்கு மேல் எந்த பஸ் முதலாளியாவது உயர்த்தினால் அவர்களுடைய பர்மிட்டை ரத்து செய்துவிடுவோம்” என்கிற கட்டுப்பாட்டோடு அந்த அரசாங்கத்தார் வரியை உயர்த்தினார்கள். ஆகவே புதிதாக வரி போட்ட போதிலும் கூட முன்பு இருந்த கட்டணமே தான் அங்கு இருக்கிறது. ஆனால் தமிழ் நாட்டில் மட்டும் ஏன் தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள்—பஸ் கட்டணத்தை அரசாங்கம் உயர்த்தாமல் இருக்கிறபோது—தங்கள் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினார்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அரசாங்கத்தார் வரி போட்டதற்கு எதிர்நடவடிக்கையாக பொதுமக்கள் தலையில் அவர்கள் கைவைத்தார்கள். நான்கணவாக இருந்த கட்டணத்தை ஐந்தணவாகவும், எட்டணவாக இருந்த கட்டணத்தை பத்தணவாகவும் உயர்த்திக்கொண்டார்கள். இந்த பஸ் மார்க்கங்களை எல்லாம் அரசாங்கமே எடுத்து நடத்துவது என்றால் பொதுமக்கள் இந்த மாதிரியாகச் சுரண்டப்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்காது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே இவ்வாண்டு 125 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்துவது என்று முடிவு செய்திருக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நம்முடைய தேசிய பஸ் சர்வீஸ் நல்லமுறையில் நடந்து கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் ரூட்டுகளை எல்லாம் மக்கள் பாராட்டுகிறார்கள். இப்படி எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொண்டு—நாட்டில் சோஷலிஸ சமத்துவம்—பொருளாதார சமத்துவம் ஏற்படுவதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்குவதைத்தான் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் மனப்பூர்வமாக ஆதரிக்கிறது. நான் பல்கலை எல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்கிறபோது தனிப்பட்ட முதலாளி செல்வச் சீமானாகிவிடுகிறானே என்ற பொருளையால் சொல்லவில்லை. எதிர்க்கட்சியில் ஒன்றாகிய சுதந்திரரச் கட்சித் தலைவர் இந்தக்கொள்கையை எதிர்த்து பேசினார்கள். நாங்கள் இப்பிரச்சனையை எவ்வாறு அணுகுகிறோம் என்றால் எப்படிச் செய்வது மக்களுக்கு நன்மை, எது தீமை என்கிற ரீதியில் தான் பார்க்கிறோம். இந்த பல்கலை எல்லாம் அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவது தான் மக்களுக்கு நன்மை அளிக்கும். அப்படி ஏற்று நடத்துகிற காலம் வரும்போது தான் நாட்டில் காந்தியடிகள்

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [1st November 1962]

வற்புறுத்திய சோஷலிஸம் ஏற்பட முடியும் என்று வற்புறுத்தி, இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்கிறோம் என்று சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

12-00
noon

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, 25 மைல்களுக்கு அப்பாலிருக்கின்ற பஸ் ரூட்களை யெல்லாம் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்ற தீர்மானத்தைக் கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இதற்கு முன்னால், வேறொரு கட்சியும் இதே தீர்மானத்தை வேறொரு ரூபத்தில் கொண்டுவந்தார்கள், பஸ்களை யெல்லாம் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று. அவர்களுக்கெல்லாம் பொதுவான கோபம், காங்கிரஸ்காரர்களுக்குப் பலத்தை பஸ்காரர்கள் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், ஆகையால், பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கிவிட்டால் காங்கிரஸ்காரர்களுக்குப் பலம் குன்றிவிடும் என்று அவர்கள் நினைப்பதைப் பார்க்கும்போது எனக்கு ஒரு சாதாரண உதாரணம் தான் ஞாபகத்திற்கு வருகிறது. பெரியதொரு கல்யாணத்திலே சிப்பைத் திருட்டி வைத்துக்கொண்டுவிட்டால், அந்தக் கல்யாணமே நின்றுவிடும் என்று யாரோ நினைத்தார்களாம். அதுபோல, தேச மக்களுடைய வாக்குகளை வாங்கி, அரசாங்கத்திற்கு வரவேண்டிய கட்சியை, ஏதோ அங்கு இங்கு இருக்கின்ற பஸ்களை மாத்திரம் தேசிய மயமாக்கிவிட்டால் கட்சியின் பலம் குன்றிவிடும் என்று நினைத்து, ஏதோ அவலை நினைத்துக்கொண்டு உரலை இடிப்பதுபோல் பேசுவதைப் பார்க்கும்போது, உண்மையிலேயே ஓரளவுக்கு வருந்தத் தக்கதாக இருக்கிறது. தேசிய மயமாக்குகிற விஷயத்தில் எங்களைக் காட்டிலும் பிற கட்சிகளுக்குப் பேசக் கூட அருகதை இல்லை என்று கூடச் சொல்லலாம். இன்ஷூரன்ஸை ஒரே நாளில் தேசிய மயமாக்கினோம் நாங்கள். தேசிய மயமாக்கக்கூடிய கொள்கையிலே காங்கிரஸ் எந்தக் கட்சிக்கும் பின்தங்கியதில்லை. ஆனால், தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்றால் எந்தத் தொழில்களை, எந்த நேரத்தில், எந்தக் காலத்தில், எந்தச் சூழ்நிலையில், எதற்காக எடுக்கவேண்டுமென்பதை அக்கறையோடு ஆராய்ந்து பார்த்து செய்யவேண்டுமென்று காங்கிரஸ் கட்சி நினைத்திருக்க, எதிர்க்கட்சியானது பொறுப்பற்ற வகையில் எங்களுக்கு எடுத்துக் கூறுகிறார்கள். இந்த இரண்டுதான் வேற்றமையே தவிர, தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையில் காங்கிரஸ் கட்சி என்றைக்கும் பின்தங்கியது கிடையாது, பின் தங்கப் போவதும் இல்லை. ஆனால், இவர்களுக்குக் கோபம் இருக்கிற காரணத்தால், தங்களுக்குள்ளே ஏதோ சிறிய இடைஞ்சல் அங்கிற்கு ஏற்பட்டது என்ற காரணத்தால், 'அதைத் தேசிய மயமாக்கு, இதைத் தேசிய மயமாக்கு' என்று சொல்கிறார்கள். அவசரப்பட்டு, ஆத்திரப்பட்டு அந்தப் பிரச்சனையில் ஆளும் கட்சியை ஒதுக்கிவிட்டு, அதற்குமேலே வரும் வேதனையை அனுபவியுங்கள் என்று சொல்லக்கூடிய முறையில் தான் அவர்களுடைய யோசனை இருக்கிறது. நாட்டிலே நன்றாக நடக்கக்கூடிய ஒரு தொழிலைக் குழப்பமான சூழ்நிலைக்குக் கொண்டிபோகச் செய்கிறார்களே தவிர, நல்ல எண்ணத்தோடு அல்ல. பஸ்காரர்களுக்கு

1st November 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

அரசாங்கம் இந்த ஆண்டு போட்ட வரி, அடுத்த ஆண்டு போடும் வரி, அதுவும் 7 பைசாவுக்கு மேல் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்று சொன்னால், அவர்களாகவே பஸ்களைக் கொண்டுவந்து அரசாங்கத்தினிடம் கொடுத்து, 'நீங்களே நடத்திக்கொள்ளுங்கள்' என்று சொல்லக்கூடிய சூழ்நிலையில் அந்த அளவுக்கு வரி போடுகிறோம். உலகத்திலேயே அதிகமாக வரி போடக்கூடிய தேசம் இந்தியா என்பதை 'ஹிந்து' பத்திரிகையில் ஒரு மாதத்திற்கு முன்னால் படித்திருக்கிறோம். இந்தியாவிலே மற்ற எல்லாப் பகுதிகளில் போடும் வரியைக் காட்டிலும் சென்னை ராஜ்யத்தில் தான் பஸ்களுக்கு அதிகமாக வரி போடுகிறோம். அதிகமாக வரியை எதற்காகப் போடுகிறோம்? யாரிடத்திலும் அதிகமாகச் சொத்து தேங்கிவிடக் கூடாது என்ற காரணத்தால், நாமாக அக்கறை காட்டி வருகிறோம். பஸ் தொழிலைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்பதைக் காட்டிலும், முக்கியமான பிரச்சனைகள் நாட்டை நோக்கி நின்ற கொண்டிருக்கும்போது, அந்த முக்கியமான பிரச்சனைகளில் அக்கறை காட்ட வேண்டிய நிலைமை இருப்பதால், இதைச் சற்றுத் தள்ளிப் போடலாம் என்ற எண்ணமே தவிர, ஏதோ இவர்கள் சொல்லித்தான் நாங்கள் தேசிய மயமாக்க வேண்டும், இந்த நாட்டிலே சம தர்மம் ஏற்படவேண்டும். சமத்துவம் ஏற்படவேண்டும் என்று அவர்கள் நினைக்கவேண்டாம். எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால், இன்றைக்கும் நிலைமை என்ன? பஸ்காரர்கள் எல்லோரும் பெரும் பணக்காரர்கள் அல்ல. எத்தனையோ பேர்கள் ஹயர் பர்ச்சேஸ் முறையில் பஸ் வாங்கி, ஓட்டி வருகிறார்கள். அல்லது, மற்றவர்களிடம் கடனுக்குப் பணம் வாங்கி, பஸ் ஓட்டி வருகிறார்கள். இந்தத் தொழில் லாபகரமான தொழில் என்றாலும், லாபத்தைக் குறைக்கும்வண்ணம் அதிகமாக வரியைப் போடுகிறோம். இன்னும் பல சட்ட திட்டங்களை வைத்திருக்கிறோம். எத்தனையோ தொல்லைகளைத் தலையில் தாங்கிக்கொண்டு அவர்கள் இருக்கும்போது, அதை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்வதென்றால், அரசாங்கம் நாட்டிலுள்ள நெருக்கடிகளை எப்படிச் சமாளிப்பது? மக்களுக்குச் செய்யவேண்டிய பல காரியங்கள், இதைக் காட்டிலும் முக்கியமான பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன. அரசாங்கத்தின் கவனத்தை இந்தத் துறையில் மேலும் மேலும் திருப்புவதென்றால், மற்ற முக்கியமான வேலைகள் தடைபட்டுவிடும் என்பதைத்தான் நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

இன்றைக்கு இருக்கும் மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் சட்டப்படி, 15 மைல்களுக்குள்ளே இருப்பதைப் புதிதாக வருகிறவர்களுக்குக் கொடுக்கிறோம். டவுன் ரூட்டைக் கொடுக்கக் கூடாது என்று வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். பதினைந்து மைலிலிருந்து 50 மைல் வரையில் பஸ் விடக்கூடியவர்கள் மீடியம் ஆபரேடர்களாக இருப்பார்கள் என்று அவர்களுக்குச் சலுகை கொடுக்கிறோம். அதற்கு மேலே இருந்தால்தான் 'ஃப்ளீட் ஆபரேடர்' களுக்குக் கொடுக்கிறோம். இன்றைக்கு அரசாங்கத்தின் புதிய கருத்தின்படி, புதிய போக்கின்படி, சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்கு, சென்னையிலிருந்து நாகர்கோயிலுக்கு, சென்னையிலிருந்து மதுரைக்கு என்று பெரும்

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [1st November 1962]

பெரும் எக்ஸ்பிரஸ் ரூட்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்கிறது ஐம்பது மைல்களுக்கு மேலே உள்ள ரூட்டை மற்றவர்களுக்குக் கொடுப்பதில்லை. பெரும் முதலாளிகளுக்கு ரூட் கிடைக்க ரூழ் நிலை இல்லாமல் செய்திருக்கிறோம். இதுவே ஒரு சமதர்மக் கொள்கை என்பதை நாம் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். ஐம்பது மைல்களுக்கு மேலே உள்ள ரூட்களில், மிகக் குறைந்த ரூட்கள் தான் மற்றவர்களுக்குக் கிடைக்கின்றன. அப்படியிருக்கும்போது, 25 மைல்களுக்கு மேலே உள்ள ரூட்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றால், அது சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப் பாதிக்குமே அல்லாது, பெரிய பஸ் முதலாளிகளைப் பாதிக்காது. ஏனென்றால், ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களுக்கு அந்த வசதி கிடைப்பதில்லை. இருபத்தைந்து மைல்களுக்கு மேல் இருக்கும் ரூட்களையெல்லாம் நாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கூறுவதனுலே, நாம் ஏதோ பெரிய பணக்காரர்களை, பெரிய முதலாளிகளை எதிர்த்துவிட்டோம் என்ற போக்கு வேண்டுமானால் காட்டலாமே தவிர, உண்மையிலேயே அது சாதாரண சிறு தொழில் நடத்துகிற பஸ் முதலாளிகளைத்தான் பாதிக்கும்.

இன்றைக்கு பஸ் முதலாளிகளின் நிலைமை என்ன என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். டயர் கிடைப்பதில்லை. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பதில்லை. அவற்றையெல்லாம் அவர்கள் கள்ளச் சந்தையில் வாங்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இப்பொழுது வரியும் அதிகரித்துவிட்டிருக்கிறோம். இப்படியெல்லாம் இருக்கும் போது, ஏதோ ஏராளமாக பணம் அவர்களிடம் குவிந்து விடுகிறது என்ற தவறான அபிப்பிராயம் ஏற்படுத்துவது சரியல்ல, அழகல்ல. அப்படிப் பார்த்தால், சினிமாத் தொழிலில், கதை எழுதுபவர்கள் போன்று பல துறைகளில் உள்ளவர்கள் பெரும் பணம் சேர்க்கவில்லையா? இப்படிப்பார்த்தால், தேசியமயமாக்க வேண்டிய தொழில்கள் பல இருக்கின்றன. ஆகையால், ஏதோ நமக்குக் கோபம் ஒரு நபரின் பேரில் இருக்கும் காரணத்தால், அதைப் பெரிய பிரச்சனையாகக் கொண்டுவந்து, பொது மக்களை ஏமாற்றுவதற்காக இதைச் செய்வோம் என்றால், அது சரியல்ல. எந்த நேரத்தில் இதைக் கொண்டுவருவது என்பதை ஆலோசித்துச் செய்வோம்.

சென்னை நகரத்தில் நாமாக எடுத்துக் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் ஓரளவு திருப்திகரமாக ஓடுகின்றன. இல்லை என்று சொல்லவில்லை. அங்கும் குறை இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். திடீரென்று வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது. என்ன காரணம் என்று தெரிவதில்லை. யார் காரணம் என்றும் தெரிவதில்லை. தொழிலாளர் காரணமா, அமைச்சர் காரணமா? ஆபீசர் காரணமா? காரணமே தெரியாது, அரை நாள் பஸ் ஓடவில்லை. இதனால் 50 ஆயிரம் ரூபாய், 60 ஆயிரம் ரூபாய் நாட்டுக்கு நஷ்டம். மாகாணத்திற்கு நஷ்டம். இந்தப் பொறுப்புணர்ச்சி தொழிலாளர்கள் மத்தியில் வரவில்லை. அவர்கள் அவசரப்பட்டு திடீரென்று வேலை நிறுத்தம் செய்யாமல், பேச்சு வார்த்தை நடத்தி சுமுகமாகத் தங்களுடைய

1st November 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

பிரச்சனைகளைத் தீர்த்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற உணர்ச்சி தொழிலாளர் மத்தியிலே பரப்பப்படாத காரணத்தால் அவர்கள் அந்தப் பக்குவத்திற்கு வராத போது, அதிகமாக தொழில்களை தேசிய மயமாக்கிக் கொண்டு போனால் அது நாட்டுக்கு நல்லதா என்று ஆலோசிக்கவேண்டும்.

பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள நஷ்ட ஈடு அதிகமாகத் தேவைப் படாது என்று சாமர்த்தியமாக, திறமையாக, கட்சி நோக்கத் தோடு குறிப்பிடப்பட்டது. யாரும் பஸ் ரூட்டுக்காகப் பணம் கொடுப்பதில்லை. அரசாங்கம் எடுக்கிற பஸ் ரூட்டுக்கும் பணம் கொடுக்கவில்லை. பஸ்களுக்குத்தான் பணம் கொடுக்கிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸின் விலை குறைந்தது மூப்பது ஆயிரம் முதல் ஐம்பதாயிரம் வரையில் ஆகிறது. மாகாணத்திலுள்ள பஸ்களையெல்லாம் தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்றால், குறைந்தது பத்து, பதினைந்து கோடி ரூபாய் வரையில் செலவழிக்கவேண்டியிருக்கும். இப்படி கோடிக்கணக்கான ரூபாயை முக்கியமில்லாத தொழிலிலே முடக்கி விட்டு, இதன் காரணமாக, வளரும் பொருளாதாரத்தில் பல தொழிற்சாலைகளை ஆரம்பிக்க முடியாமல் திகைத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டுமா? உண்மையிலேயே இதற்கு அரசியல் நோக்கமா என்று எனக்குப் புரியவில்லை. உண்மையிலேயே பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இது நல்ல கொள்கையா என்பதை எதிர்க்கட்சிகள் சற்று ஆலோசித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

‘தொழிலாளர் தகராறு, அரசாங்கத்தில் பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால் இருக்காது, தனியாரிடத்தில் இருந்தால்தான் இருக்கும்’ என்ற கருத்து கூறப்பட்டது. அதற்கு நேர்மாறாக இருக்கிறது இன்றைக்கு இருக்கும் நிலைமை. தனியார்த் துறையில் வேண்டுமானாலும், தொழிலாளிகளும் முதலாளிகளும் சுமுகமாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், அரசாங்கத் துறையில், அவ்வளவு சுலபமாக இருப்பதில்லை. சாதாரண ‘மிஸ்-அண்டர்ஸ்டான்டிங்’ கூட, சுமுகமாகத் திராமல் இருந்துவிடுகிறது. ஒரு வரை மற்றொருவர் புரிந்து கொள்வதற்குத் தக்க வாய்ப்பு இல்லாமல், தக்க சூழ்நிலை இல்லாமல், பெரும் இடைஞ்சலைக் கொண்டு வருகிறோம் என்பதை நாம் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். காரணம் என்ன? தனியார்த் துறையில், முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை நேரடியாகக் கூப்பிட்டு விசாரித்து, முடிவு கட்டிவிடுகிறார். ஆனால், அரசாங்கத்துறையில், ‘ஃபைல்’ பல அதிகாரிகள் கைக்குப் போக வேண்டியிருக்கிறது. நெருக்கடியான சம்பவங்கள்கூட, ‘பைல் வரட்டும்’, அங்கே இருக்கிறது, இங்கே இருக்கிறது என்று பைல் சுற்றிவரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. சமீபத்தில் நடந்த வேலை நிறுத்தத்தைப்பற்றித் தொழிலாளர் தலைவர்களுக்குக்கூட முன் கூட்டியே தெரியாமலிருந்தது என்று அவர்களே ஒத்துக்கொண்டார்கள்.

பெரிய பிரச்சனைகளில் உள்ள முக்கியத்துவத்தை திருப்பித் தங்களுக்கு பஸ் முதலாளிகள் பேரில் கோபம் இருக்கிறது என்பதால் இத்தீர்மானத்தைக் கொண்டு வருவது அவ்வளவு சரி அல்ல.

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [1st November 1962]

குறிப்பாக, 25 மைல்களுக்கு மேல் 50 மைல்களுக்கு உள்ளாக இருக்கும் பஸ்கள் சிறு முதலாளிகளிடம் இருக்கின்றன. யாரும் ஒரு தொழில் வைத்துத்தான் பிழைக்க வேண்டும். எல்லோர் பேரிலும் கோபம் வைத்து அதை நாம் எடுத்துக் கொள்வோம், இதை நாம் எடுத்துக்கொள்வோம் என்று சொன்னால் வளருகிற சமுதாயத்திற்கு அது ஏற்றதல்ல. அவர்கள் வளரட்டும், வளர் வளர் நாம் வரி வாங்குவோம். அதற்கு மேலும் தேவைப்பட்டால் ஒரே நாளில் தேசியமயமாக்கப் போகிறோம். இதற்காக ஒரு அவசரத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து, இதை ஒரு அவசரப் பிரச்சனையாக நாம் கருதவேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை இல்லை. ஆக பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஏதோ எக்கச்சக்கமாக லாபத்தைக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று நினைப்பது தவறு. லாரிகளிலும் எவ்வளவோ போட்டி, எவ்வளவோ சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. பெர்மிட் வாங்குவது பெரிதல்ல, அதை ஒழுங்காக நடத்துவதில் கஷ்டம் இருக்கிறது. ஒவ்வொருவரும் போய் கூட்டை தேடுவதில் உள்ள போட்டி எவ்வளவு இருக்கிறது என்பது அத்துறையில் அக்கறை காட்டுகிறவர்களுக்குத்தான் தெரியும். மேற்போக்காகப் பார்க்கிறவர்களுக்கு அது தெரியாது. ஊழல்கள் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. ஊழல்கள் எங்குதான் இல்லை? இந்தத் துறையில் மட்டும் இருக்கக்கூடாது, அதைத் துடைக்க வேண்டும், வேறு இடத்தில் உள்ளவற்றைத் துடைக்கக் கூடாது என்பதல்ல. ஊழல்கள் எங்கிருந்தாலும் அதை அகற்றத்தான் வேண்டும். நமக்கு பிற தொழில்களை வளர்ப்பதற்கு மூலதனம் வேண்டியிருக்கிறது. அப்படியிருக்க இந்த பஸ்தொழிலில் ஈடுபட்டு மேலும் நெருக்கடியை ஏற்படுத்திக் கொள்வது என்பது சரியல்ல, அவ்வளவு நல்லதல்ல. குறிப்பாக, சென்னை மாநிலத்தில் உள்ளதைப் போன்ற எபிஷியன்ட் பஸ் சர்வீஸ் எந்த மாநிலத்திலும் கிடையாது. நல்ல புதிய பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. அப்படியில்லை என்றால் மூன்று வருடங்களுக்குப் பிறகு பெர்மிட்டை ரென்யூ செய்வது கிடையாது. ஆக, இங்கு நல்ல பஸ்கள் போடப்பட்டு, மிகத் திறமையாக நடக்கிறது நம் மாநிலத்தில், பஸ் போக்குவரத்து. மிகத் திறமையாக சில தனி முதலாளிகள் நல்லமுறையில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தி வருவதைப் பார்க்கிறோம். மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் சட்டப்படி, மக்களின் நன்மைதான் முக்கியம். நல்ல பஸ்களை, காலா காலத்தில், ஒழுங்காக, குறிப்பிட்ட கட்டணத்திற்குள் விட்டுக் கொண்டிருக்கும்போது அது மக்களுக்கு தீமையாக அமைந்து விட்டது. அதை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் அது சரியல்ல. பஸ் கட்டணத்தை ஏற்றியிருப்பதாக ஒரு கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார். மாக்ஸிம் லிமிட் ஒரு மைலுக்கு 7 நயாபைசா என்று இருக்கிறது. அது வரை உயர்த்தலாம். கடைகளில், ஒரு கடையில் துவரம்பருப்பு படி ஒரு ரூபாய் நாலு அணை என்று வைத்து விற்குந், வேறு கடைக்காரர் ஒரு அணை குறைத்து 1 ரூபாய் மூன்றணைவிற்கு கொடுக்கலாம், போட்டி காரணமாக. அதேபோல் இங்கு மைலுக்கு 5, 4½ பைசா என்று வைத்துக் கூட பஸ்களை ஓட்டிக் கொண்டிருந்தார்கள். 200 மைலுக்கு குறைவாக ஓட்டிக்

1st November 1962]

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

கொண்டிருப்பதால், அவரவர்களுக்கு டயர், ஸ்பெயர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பது அருமையாகயிருக்கிறது. ஆகவே தங்கள் தொழிலுக்கு குந்தகம் ஏற்படாமல் சில இடங்களில் ஆர்.டி.ஓ. வைக்கலுந்தும், சில இடங்களில் பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் கலந்து கொண்டும் 7 நயா பைசாவிற்குள்ளே வைத்திருக்கிறார்கள். ஒருவர் ஆறு என்று வைத்தால் அங்குதான் பிராயணிகள் செல்வார்கள், ஏழு பைசா என்று வைத்திருக்கும் பஸ்ஸை விட்டு விட்டு. ஆக, ஏழு என்று இருப்பதற்குள்ள்தான் அதிகரித்திருக்கிறார்கள். ஆக, நீங்கள் கொடுத்த உத்தரவாதம் காற்றில் பறந்து விட்டது, அதை அமூல் நடத்த முடியவில்லை என்றெல்லாம் தவறான பிரசாரம் செய்வது தவறு. இந்த வரி போடுவதற்கு பொறுப்புள்ளவர்கள் அப்படிச் செய்வது தவறு. இந்த வரி போடுவதற்கு முன்பேயுள்ள விதிபடித்தான் அதிகரித்திருக்கிறார்கள். அதற்கு மேல் அதிகரித்தால் அவர்கள் பெர்மிட்டை கான்ஸ்ஸல் செய்வதற்குள்ள அதிகாரம் நமக்கு இருக்கிறது. ஆக, மிகத் திறமையாக ஒரு போக்குவரத்து நடந்துகொண்டிருக்கையில் தவறான வழியில் மக்களையும், அரசாங்கத்தையும் இழுத்துச் செல்ல நினைப்பது தவறு. தேசியமயமாக்கும் கொள்கை குறித்து, எப்பொழுது, எங்கே, எப்படி, என்ன செய்யவேண்டுமென்பதைப் பற்றி காங்கிரஸ்காரர்களைக் காட்டிலும் வேறு கட்சிக்காரர்களுக்குத் தெரியாது என்ற காரணத்தினால் இத்தீர்மானத்தை வாபஸ் பெறுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

* கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் உதவிசபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானத்தை பிரேரேபித்து கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் பேசியதிலும், அதைத் தொடர்ந்து நடைபெற்ற விவாதத்தில் சில உறுப்பினர்கள் தெரிவித்த அபிப்பிராயங்களிலும் ஒன்று எனக்கு மிகுந்த திருப்தியை அளித்திருக்கிறது. சாதாரணமாக எதிர்க்கட்சியில் உள்ளவர்கள், சில சமயங்களில் எங்கள் பக்கத்தில் உள்ளவர்கள்கூட, குறை சொல்வதுதான் பழக்கம். குறையே இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. அரசாங்கம் நடத்துகிற எந்த ஸ்தாபனமாக இருந்தாலும், அதில் குறை சொல்வது தான் அவர்கள் வழக்கம். அதிலும், அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து குறித்து எப்பொழுதும் குறை சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏன் அரசாங்கம் பஸ்களை எடுத்து நடத்துகிறார்கள் என்று தோன்றும் படி குறைசொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பீக் ஹவர்ஸில் இட நெருக்கடி என்பது எங்கும் இருக்கத்தான் செய்கிறது. பிற நாடுகளில் கூட இருக்கிறது. இந்தத் தீர்மானத்தை பிரேரேபித்த அங்கத்தினர்முதல் எதிர்க்கட்சியில் உள்ள எல்லா அங்கத்தினர்களும், கடைசியில் பேசிய சுதந்திரா கட்சி அங்கத்தினர் தவிர—அவர்கள் எப்பொழுதும் சொல்வதைத்தான் சொன்னார்கள், அவர்கள் குறைகளை தவறாகக்கூறினார்கள் என்று சொல்லவில்லை—சர்க்கார் பஸ் சர்வீஸ் மிக நன்றாக நடக்கிறது என்று பாராட்டுதல்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதில் எனக்கு மிகுந்த திருப்தி. அடுத்தபடியாக எனக்கு விசேஷ திருப்தியை அளித்தது, தனியார் துறையில் இருக்கிற தொழிலாளர்களை விட சர்க்கார் துறையில், அதிலும் குறிப்பாக டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் உள்ள தொழி

[திரு எம். பக்தவத்சலம்] [1st November 1962]

லாளர்கள் நல்ல வகையில் நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள் என்று பாராட்டியதை, அதிலும் இதை பிரேரேபித்த கனம் அங்கத்தினர் கூறியது எனக்கு மிகவும் திப்ருதியை அளிக்கிறது. அடுத்தபடியாக பஸ் நடத்துகிறவர்களிடத்தில் அரசாங்கத்திற்கு அக்கறையிருக்கிறது. அவர்களுக்கு அரசாங்கத்திடமிருந்து சில சலுகைகள் கிடைக்கின்றன என்று அர்த்தம் படும்படி பேசினார்கள். தனியார் துறையில் பஸ் சர்வீஸ் நடத்துகிறவர்களுக்குக்கூட அரசாங்கத்தினிடம் நல்லெண்ணம் கூடாது என்பதுதான் அவர்கள் எண்ணம். அரசாங்கம் அதிக வரி போட்டு விடவில்லையா, மேலும் மேலும் தேசியமயமாக்கிக் கொண்டு போகவில்லையா, இதை நன்கு உணர்ந்து கொள்ளுங்கள், ஏன் அரசாங்கத்திற்கு உதவி அளிக்கிறீர்கள் என்று பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஆலோசனை கூறியிருக்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் நல்ல அனுபவம் உடையவர்கள். அவர்கள் கூறும் ஆலோசனைகளைக் கேட்கும் சிலர் இருக்கிறார்கள் என்று இருப்பதால்தான் அவர்கள் அப்படிச் சொல்லுகிறார்கள். தாம் சொல்லும் ஆலோசனையைக் கேட்டு ஒப்புக் கொள்ளக் கூடிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் இல்லை என்றால் அவர்கள் அப்படி கூறியிருக்க மாட்டார்கள். ஆகவே இதிலிருந்து பஸ் சொந்தக்காரர்கள் எல்லாம் காங்கிரஸ்காரர்கள்தான் என்று எடுத்துக் கொள்வதற்கில்லை என்பது தெளிவாகிறது. எந்தத்துறையாக இருந்தாலும் பெரும்பாலும் காங்கிரஸ்காரர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள் என்றால், நாடு எங்கும் காங்கிரஸை ஆதரிக்கக்கூடியவர்கள்தான் அதிகப்படியாக இருக்கிறார்கள். அதற்கு நாங்கள் என்ன செய்வது? நீங்கள்தான் என்ன செய்யமுடியும்? எந்தத் துறையில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களாக இருந்தாலும், பணக்காரர்களாக இருந்தாலும் சரி, ஏழைகளாக இருந்தாலும் சரி, பெரியவர்களாக இருந்தாலும் சரி, சிறியவர்களாக இருந்தாலும் சரி காங்கிரஸின் அருமையை உணர்ந்து, பெரும்பாலோர் காங்கிரஸை ஆதரிக்கிறார்கள். அதுகுறித்து வருந்தி என்ன பயன்? அதை மனதில் கொண்டு ஒரு கொள்கையை நிலைநாட்டுவது சரியல்ல. எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் ஒருவர் கட்டண உயர்வைப்பற்றிக் கூறினார்கள். இதைப்பற்றி நான் எவ்வளவோ தடவை விளக்கிக் கூறியிருக்கிறேன். இதைப்பற்றிய விவாதம் வந்தபோதும் விளக்கிக் கூறியிருக்கிறேன். கடைசியாக பேசிய கனம் அங்கத்தினர் அனந்த நாயகி அம்மையார் அவர்கள் கூறியதுபோல் சட்டத்தில் குறிப்பிட்டிருப்பதற்கு மேல் கட்டணம் விதிக்கக்கூடாது என்பதுதான் சட்டம். அந்தச் சட்டம் மாற்றப்படவில்லை. ஆனால் முன்னால் போட்டாபோட்டி நிமித்தம் குறைந்து வாங்கிக் கொண்டிருந்தார்கள். அப்படி குறைந்த கட்டணம் வாங்கிக்கொண்டிருந்த காலத்தில்கூட அதிகப்பட்ச கட்டணத்தை சிலர் வசூலித்துக் கொண்டிருந்தார்கள். எல்லோருமே குறைந்த கட்டணம் வசூலித்துக் கொண்டிருந்தார்கள் என்று சொல்வதற்கில்லை. முதலில் இருந்தே குறைக்காமல் அதிகப்பட்ச கட்டணத்தை வசூலித்துக் கொண்டிருந்தார்கள் சிலர். ஆக, குறைத்து வசூலித்துக் கொண்டிருந்ததை இப்பொழுது அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அதை

1st November 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

எப்படி ஆட்சேபிப்பது? சர்க்கார் பஸ் பற்றி உறுதி கூறினோம், அதை நிறைவேற்றுகிறோம். ஏனெனில், அங்கு இவ்வரிப்பிரச்சனை இல்லை. ஆனால், தனியார் துறையினருக்கு இருக்கிறது. நாம் வரி போட்டிருக்கிறோம். ஆகவே, குறைக்க வேண்டுமா அல்லது அதிகப் படுத்த வேண்டுமா என்பது அவர்கள் முடிவு செய்து கொள்ள வேண்டிய விஷயம். அவர்கள் சட்டதிட்டத்திற்கு உள்பட்டு கட்டணத்தை அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அதை, பெரிதாக எடுத்துக் காட்டுவது சரியல்ல என்று எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தப் பிரச்சனையைப் பற்றி முன்பு இதே மன்றத்திலே ஒன்றிரண்டு முறை விவாதிக்கப்பட்டு, அரசாங்கம் தன்னுடைய கொள்கையைத் தெரிவித்திருக்கிறது. அதைப்பற்றி ஒரு முடிவும் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அப்போது இருந்த அவ்விளாகா சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் அவர்கள் தேசியமயமாக்குவது பற்றி அரசாங்கத்தின் கொள்கை என்ன, என்ன செய்வதாக இருக்கிறோம், இன்னின்னத் திட்டங்களை தேசியமயமாக்க எப்படி படிப்படியாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப் போகிறோம் என்றும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, கனம் அங்கத்தினர் அவர்களின் தீர்மானத்தின்படி மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்குள் 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் ரூட்டுகளை தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் உருவாகப்பட்டு, இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகின்றன. இரண்டு ஆண்டுகளாக அது செயல்பட்டு, இப்போது மூன்றாவது ஆண்டு வந்து கொண்டிருக்கிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு, ஒவ்வொரு ஆண்டிற்கும் காபிடல் எக்ஸ்பென்டிசர் எவ்வளவு, மற்ற செலவினங்கள் எவ்வளவு, பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதற்கு எவ்வளவு செலவிடலாம் என்பதற்கெல்லாம் தோனவு நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் இதிலே ஓரளவு எக்ஸ்பென்டிசர் அதிகமாகும்படி செய்தால், அதனால் திட்டத்தின் மற்ற வேலைகளுக்கு பாதகம் ஏற்பட்டாலும் ஏற்படலாம். தவிர, இப்போது தேசத்தில் நெருக்கடியான நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்போது திடீரென்று இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து, இதை எவ்வித ஆட்சேபணையுமின்றி ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்றால் இதற்காக வேறு ஏதாவது திட்டத்திற்கு ஒதுக்கியுள்ள பணத்தைக் குறைக்கத் தான் வேண்டும். காரணம், நம்முடைய மூன்றாவது திட்டத்திலே இன்னின்னதற்கு இன்னின்ன வகையிலே செலவிடுவது என்று பணம் ஏற்கனவே ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தேசியமயமாக்கும் இனத்தில் அரசாங்கமும் முன்பே வரையறை செய்து கொண்ட திட்டப்படியேதான் தேசிய மயமாக்கிக் கொண்டுவருகிறது. 'நீண்ட தூர ரூட்டுகள் அதாவது 125 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட' பஸ் ரூட்டுகளை தேசிய மயமாக்குவது என்கூட குறிப்பிட்டிருக்கிறது. அதன்படி பல ரூட்டுகளை சர்க்கார் எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது. ஆனால், உடனடியாக 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளையெல்லாம் இப்போது எடுத்துக் கொள்வது என்பது சாத்தியமல்ல. ஆகவே இந்தத் தீர்மானத்தை

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [1st November 1962]

கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் வற்புறுத்தவேண்டாமென்று நான் கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இதை வற்புறுத்த வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொண்டாலும் கூட, இதை இந்தப் பக்கத்திலே உள்ளவர்களும், எதிர்க் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் எதிர்பார்த்த முறைக்கும் மேலாக வரவேற்றிருப்பதைப் பார்க்கும்போது, இதை நான் வாபஸ் பெறுவது, வற்புறுத்தாமல் இருப்பது சரியாக இருக்காது என்று நான் வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கொள்கை அளவிலேனும் அவர்கள் இதைக் கவனிப்பதாக கூறியிருப்பார்களானால், நான் அதைப் பற்றி ஆலோசித்து இருப்பேன். 'இப்போது நேரம் சரியில்லை, சமயம் சரியில்லை, இருக்கின்ற கொள்கையை அமுல் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது' என்கின்ற முறையிலே பேசினார்கள். இப்போது இதைப்பற்றி சிந்திக்கக்கூடிய முறையிலே பேசவில்லை. அதுவும் இளைஞர்களாக இருக்கின்ற அங்கத்தினர்கள், நான் இப்படி கொண்டு வந்ததை எதிர்ப்பார்த்துத் தானே என்னவோ மிகவும் கண்டிப்பான முறையிலே என்னுடைய தீர்மானத்தை ஆதரித்துப் பேசினார்கள். ஏதோ கலியாணசுந்தரம் கொண்டு வந்ததற்காக இதை ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது என்று வேண்டுமானால் சொல்லலாம். அப்படி சொல்லிவிட்டாலும் பரவாயில்லை. அவர்கள் பேசிய கருத்துக்களைப் பார்க்கும்போது, ஒருவர் சர்க்கார் துறையிலே நடக்கும் இந்த நிர்வாகத்தைப் பற்றியே கூட சரியில்லை என்று பேசிவிட்டார்கள். ஆனால் நான் அதைப் பற்றி பாராட்டியே பேசினேன். நான் இந்த முறை மட்டும் அப்படிப் பேசவில்லை. ஒவ்வொரு தரமும் பட்ஜெட் விவாதத்திலேகூட, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பற்றி வரும்போது குறைகளை மட்டும் சுட்டிக்காட்டி, அதை நிவர்த்திக்க வேண்டுமென்று சொல்வேனே தவிர, ஆக்கபூர்வமான நிர்வாகம் திறம்பட நடக்க வேண்டுமென்று யோசனை சொல்வேனே தவிர, மற்ற வகையிலே பாராட்டியே பேசி வந்திருக்கிறேன். இதை கடந்த 10, 11 வருஷங்களாக சொல்லி வந்திருக்கிறேன். வேண்டுமானால், புரொசிடிங்ஸை எடுத்துப் பார்த்துக் கொள்ளலாம். பாராட்டி வேண்டியவைகளை இதுவரை நான் பாராட்டியே வந்திருக்கிறேன். ஆனால் நான் கொடுத்திருக்கக்கூடிய தீர்மானத்திலே என்ன ஆட்சேபணை என்பதைத் தான் என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை.

இந்த நெருக்கடியான காலத்திலே இந்தத் தீர்மானத்தை கொண்டு வந்திருக்கிறேனே என்று சொன்னார்கள். இப்போது நெருக்கடியான நிலைமை நாட்டிலே இருக்கிறது; வாஸ்தவம்தான். ஆனால், நான் இந்தத் தீர்மானத்தை இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்பே கொடுத்தேன். அப்போது நாட்டிலே நெருக்கடியான நிலைமை இல்லை. அப்படி நெருக்கடியிருந்தாலும்கூட, இந்தத் தீர்மானத்தின் அவசியம் அதிகமாக வலியுறுத்தப்படுகிறதே தவிர,

1st November 1962] [திரு மீ. கலியாணசுந்தரம்]

இந்தத் தீர்மானம் இல்லாமல் போகவில்லை. இந்தத் தீர்மானத்தின் படி அரசாங்கமே போக்குவரத்து வசதியை எடுத்துக் கொள்வது நல்லது. காரணம், இப்போது உள்ள நிலைமையிலே போகப் போக எல்லா வகைகளிலும் போக்குவரத்து அதிகமாகி ரயில் வேயிலும் நெருக்கடி ஏற்படும். அப்படி ஏற்படும்போது ரயில் வேயில் போக்குவரத்து நெருக்கடியைத் தவிர்ப்பதற்கு, ஜனங்களுடைய போக்குவரத்தைப் பொறுத்த அளவிலாவது அரசாங்கமே தன் கையில் எடுத்துக் கொள்ளும் வகையில் இருக்குமானால் நல்லது என்பதையும் நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

எந்தக் காரணத்திற்காக இந்த தீர்மானம் அவசியமில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது என்றால், மூன்றாவது திட்டத்திற்குப் போதுமான நிதியெல்லாம் நாம் ஏற்கனவே ஒதுக்கிவிட்டோம், இனி இப்போது புதிதாக எப்படி கமிட்மெண்ட் வைத்துக் கொள்வது என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி சொல்கிறபோது அவர்கள் கூறிய விஷயத்தைப் பார்த்தால் அரசாங்கம் மட்டும் முன்பு எப்படியோ அப்படியே நடக்கிறது, அதிலே வரிப் பிரச்சனை இல்லை, ஆனால் தனியார் விஷயத்தில் வரிப் பிரச்சனையெல்லாம் இருக்கிறது, அந்தக் கஷ்டத்தையெல்லாம் வைத்துக் கொண்டதான் அவர்கள் இந்த கட்டண உயர்வை உயர்த்தி இருக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். அரசாங்க போக்குவரத்து மட்டும் எப்போதும் போல் நடக்கிறது என்று சொன்னார்கள்; வாஸ்தவம். இந்த வரி விதிப்பினால் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்திலே அதிக நன்மை ஏற்பட இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அப்படி இந்த அதிக வரி விதிப்பினால் என்ன நன்மை ஏற்படுகிறது என்பதை கொஞ்சம் பார்த்தால், மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட்படி சென்ற ஐந்து வருஷங்களாக அரசாங்கத்திற்கு ஆண்டுதோறும் கிடைத்து வரும் வருமானம் 5 கோடியாக இருந்தது, இப்போது 7 கோடியாக உயரும் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே, 2 கோடிதான் அதிகப் படியாக கிடைக்க இருக்கிறது. இந்த 2 கோடி வருமானம் கிடைப்பதற்குப் புதிலாக, இப்போது பஸ்களின் எண்ணிக்கை எந்த அளவுக்கு உயர்த்து இருக்கிறது, ஒவ்வொரு பஸ் துறைக்கும் அதிகரித்து வரும் தேவைகள் என்னென்ன, இன்னும் அதற்கு என்னென்ன வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதையெல்லாம் கவனிக்க வேண்டும். தவிர இப்போது கட்டணத்தை 7 ந.பை. வாகவும் உயர்த்திக் கொண்டார்கள்; அதற்கும் வசதி ஏற்பட்டு விட்டது. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அதிக வரியின் காரணமாகத் தான் அவர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்திக் கொண்டார்கள் என்று வேறு சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் எதிர்ப் பார்க்கிற வருமானமோ 7 கோடி. இதற்கு முன்பு சராசரியாக 5 கோடி வருமானம் வந்து கொண்டிருந்தது. நான் முதலிலேயே சுட்டிக்காட்டியபடி 5 கோடியாக இருந்த மூலதனம் இப்போது இருக்கக்கூடிய வரியினால் 7 கோடியாகத்தான் உயரும். ஆக, நிகர லாபக்கணக்கைப் பார்த்தால் 2 கோடிதான். ஆனால் கனம் அமைச்சர் அவர்களே கட்டணம் உயரலாம் என்று சொன்னார்கள்.

[1st November 1962]

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் சார், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் பேசி முடித்துவிட்டப் பிறகு, சம்பந்தப்பட்ட கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லி முடித்து விட்டார்கள். மீண்டும் இந்த அங்கத்தினர் பேசிக் கொண்டே போனால், அதற்கும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுமே, இது நடைமுறைக்குச் சரியா?

DEPUTY SPEAKER : The mover of a substantive motion has got the right of reply. The Hon. Member Sri M. Kalayanasundaram may continue his speech.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : இந்தத் தீர்மானத்தின்படி நான் பேசுவதற்கு வசதி இருக்கிறது. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அரசாங்க போக்குவரத்திற்கும், தனியார் போக்குவரத்திற்கும் எவ்வளவோ வித்தியாசம் இருக்கிறது, அரசாங்கத்திற்கு வரித் தொல்லை இல்லை, தனியாருக்கு வரித் தொல்லைகள் எல்லாம் இருக்கிறது, இன்னும் பல தொந்திரவுகள் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். தனியார் போக்குவரத்தும் வரி கொடுக்கிறார்கள்; அரசாங்க போக்குவரத்தும் வரி கொடுக்கிறது. இது கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒருவேளை தெரியாதோ, என்னவோ. அவருக்குள்ள அதிக வேலை காரணமாக ஒருவேளை தெரியாமலே இருக்கலாம். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட்படி அரசாங்கமும் வரி கொடுக்கிறது. அப்படி வரியாக 4,20,000 ரூபாய் கொடுக்கிறது. இன்கம் டாக்ஸ் கொடுப்பதில் தான் அவர்களுக்கும், நமக்குமுள்ள வித்தியாசம். நமக்கு கிடையாது; அவர்களுக்கு உண்டு. இதனால் தனியாருக்குத் தொல்லைகள் அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லிவிட முடியுமா? இந்த இன்கம்-டாக்ஸ் கணக்கையும் அவர்கள் இரண்டு கணக்குகள் வைத்து, சரியாக கணக்கு காட்டுவதில்லை. இதனால் அரசாங்கத்திற்கு தொல்லைகள் இல்லை; அவர்களுக்குத்தான் தொல்லைகள் அதிகம் என்று கூறுவது சரியல்ல.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : தொந்திரவுகள், தொல்லைகள் என்றே நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் இவ்வளவு விஷயம் தெரிந்த, இவ்வளவு அனுபவம் வாய்ந்த கனம் அங்கத்தினர் அவர்களே இப்படி பேசுவது தவறு.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : நான் இப்படிச் சொன்னதைப் பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கோபப்படலாமா? இப்படி அவர்கள் கோபப்படுவதே எதைக் காட்டுகிறது என்றால், தொல்லைகள் இதிலே அதிகம் இருக்கிறது என்பதைத்தான். இதிலே முரண்பாடுகள் நிறைய இருப்பதால்தான் நான் அப்படி குறிப்பிட்டேன். தயவுசெய்து கோபப்பட வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசாங்க இலாகாவும் இதற்கு வரி செலுத்திக் கொண்டுதான் வருகிறது. ஆனால் அரசாங்க பஸ்களிலே கட்டணம் உயரவில்லை. தனியார் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், காஞ்சிபுரத்தி

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

விருந்து சென்னைக்கு வர அவர்கள் 1½ ரூபாய் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். ஆனால், இதே தூரத்திற்கு அரசாங்க பஸ்களில் முன்பு எப்படி இருந்ததோ, அதேபோலதான் 1¼ ரூபாய் இன்றும் வசூலித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்க துறைக்கு இந்தக் கட்டணத்தில் வசூலிக்க முடிகிறது. அதிலே லாபமும் வருகிறது. ஆனால் தனியார் மட்டும் வேண்டுமென்றே அதிக லாபம் அடைவதற்காக இப்படி கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள்.

தனியார் துறையிலே உள்ள பஸ்களை யெல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டால், அதற்காக நஷ்டசுடு கொடுக்க வேண்டுமே, அதற்கு நாம் எங்கே போவது என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனால், அதிலே வரக்கூடிய லாபத்தை கணக்கிட்டுப் பார்க்கும்போது, ஓரளவிற்கு அவர்களுக்கு நஷ்டசுடு கொடுத்தே அந்த பஸ்களை யெல்லாம் நாம் எடுத்துக் கொள்ளலாம். அப்படி வண்டிகளுக்கு நஷ்டசுடு கொடுத்தாலும், நாளடைவில் வருகிற லாபக் கணக்கைப் பார்க்கிறபோது, ஆண்டு ஒன்றுக்கு இவ்வளவு தொகை நஷ்டசுடு கொடுப்பது என்ற அளவிலே அல்லது கடன் பத்திரமாக வழங்கி ஆண்டுதோறும் ஓரளவு தொகை கொடுத்து வந்தாலும், அதிக பட்சம் நான்கு வருஷங்களிலே பூரா நஷ்டசுட்டையும் நாம் கொடுத்து விடலாம். அதற்குமேலே கொடுக்க வேண்டிய அவசியமே இருக்காது. அப்படி கடனை நான்கு வருஷங்களிலே திருப்ப கொடுத்து விட்டோமானால், பிறகு பூரா லாபமும் அரசாங்கத்திற்கு கிடைக்கும். எல்லா பஸ்களும் அரசாங்கத்திற்கே சொந்தமாகவும் ஆகிவிடும். இதையெல்லாம் நான் விவரங்கள் தெரியாமல், புரிந்து கொள்ளாமல் பேசுகிறேன் என்று நினைக்க வேண்டாம். பஸ் தொழிலிலே எவ்வளவு லாபமிருக்கிறது, வருகிறது என்பதையெல்லாம் கணக்கால் நல்லது, இதிலே உள்ள சங்கடங்கள் எல்லாம் 3, 4 வருஷங்களிலே தீர்ந்து விடும் என்கின்ற முறையிலே நான் இவைகளை எடுத்துச் சொல்கிறேன். அப்படியும் ஏதாவது சங்கடம் இருந்தால், அதையும் பின்னாலே கடனாகக் கொடுத்துவிடலாம். அதற்கு எந்தவிதமான ஆட்சேபனையும் சொல்ல முடியாது. அரசியல் காரணம் என்றெல்லாம் சொல்லப்பட்டது. அதற்கெல்லாம் நான் பதில் சொல்லவேண்டிய அவசியம் இல்லாவிட்டாலும்கூட, என் 12 30
னுடைய நிலையை தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். காங்கிரஸ் p.m.
காரர்கள் எல்லாம் பஸ் ஆபரேடர்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை. சில நண்பர்கள் அம்மாதிரி தவறாக புரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு, தியாகம் செய்தவர்களுக்கு ஒரு பஸ் ரூட், இரண்டு பஸ் ரூட் கொடுத்தால், அதைப்பற்றி ஒன்றும் சொல்லவில்லை. அத்தனை காங்கிரஸ்காரர்களும் பஸ் ஆபரேடர்கள் என்றும் சொல்லவில்லை. பஸ் ஆபரேடராக இருந்தவர்கள் காங்கிரஸ்காரர்களாக ஆகிறார்கள் என்று நான் சொன்னேன். காங்கிரஸ்காரர்களெல்லாம் பஸ் ஆபரேடர்களாக ஆகிவிடுகிறார்கள் என்று என்னுடைய பிரசங்கத்தில் நான் சொல்லவில்லை. அப்படி இருக்கக்கூடிய பஸ் ஆபரேடர்கள் சில

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

காரணங்களுக்காக காங்கிரஸை ஆதரிக்கலாம் என்றுதான் சுட்டிக் காட்டினேன். இந்தப் போட்டியிலே காங்கிரஸ்காரர்களுக்குள்ளேயே ரூட் கிடைக்காமல் தவிக்கக்கூடிய நிலையும் உண்டு. காங்கிரஸ்காரர்கள் எல்லோரையும் திருப்தி செய்து விட்டதாக நான் என்னுடைய பிரசங்கத்தில் சொல்லவில்லை. என்னுடைய பிரசங்கத்தை சரியாக புரிந்துகொள்ளவில்லை. அதில் இருக்கக்கூடிய சங்கடத்தை நான் உணராமல் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் கட்சியைத் தழுவினால் சௌகரியமாக இருக்கும், வசதியாக இருக்கும் என்று பெரிய ஆபரேடர்கள் காங்கிரஸ்காரர்களாகி விடுகிறார்கள். நான் குறிப்பாகச் சொன்னேன். அரசியலே அப்பேர்ப்பட்டவர்கள் கைக்கு போகக்கூடிய ஆபத்து இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சொன்னேன். எனக்கு யார் பேரிலும் பொறுமை கிடையாது. சோஷலிஸம் வர வேண்டுமென்பது தான் நோக்கம். அதை காங்கிரஸ்காரர்களே செய்துவிட்டால் எனக்கு வேலை இல்லாமல் போய்விடுகிறது. அவ்வளவுதான். சோஷலிஸம் வரவேண்டும் என்பதுதான் லட்சியம். அது அமைச்சர் பக்தவத்சலம் அவர்கள் கையெழுத்து போட்டு வந்தால் என்ன, அமைச்சர் கக்கன் அவர்கள் கையெழுத்துப் போட்டு வந்தால் என்ன? எனக்கு பட்டம், பதவி தேவையில்லை. சோஷலிஸம் தான் வரவேண்டும். (குறுக்கீடு) எனது பக்கத்தில் உள்ள நண்பர் சா. கணேசன் அவர்கள் 'தான் பேசவேண்டியதை யெல்லாம் அவர்கள் சொல்லிவிட்டார்கள்' என்று சந்தோஷப்பட்டார். குறிப்பாக வாலிபர் ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசும் பொழுது, 'தான் பேசவேண்டிய அவசியம் இல்லாமலேயே எல்லா வற்றையும் அவரே சொல்லிவிட்டார்கள்' என்று அவருக்கு சர்டிபிகேட் கொடுத்தார்கள். . .

திரு சா. கணேசன்: நான் அப்படி சொல்லவில்லை. நான் சந்தோஷப்பட்டுக் கொண்டிருந்தேன். ஸ்ரீமான் கலியாண சுந்தரம் அவர்களுக்கு வெளியிலே நடக்கிறது, நடக்காததை சொல்ல முடியுமோ, சொல்லத் தெரியாதோ? எனது மனத்திற்குள் என்ன இருக்கிறது என்று எப்படி கண்டுபிடித்தார்கள்? (குறுக்கீடு) 'இருக்கிறது, இருக்கவில்லை' என்பதில்லை. 'இருக்கிறதாக'. . .

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: அவருக்கு வேலையில்லாமல் செய்து விட்டதாகவும், அதனால்தான் அவருக்கு பேச அவசியம் இல்லாமல் போய்விட்டது என்றும் சொன்னார். அவர் பேசவும் இல்லை. . .

DEPUTY SPEAKER: Let the hon. Member continue his speech.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: காங்கிரஸ் நண்பர்கள் நான் கொண்டு வந்த தீர்மானம் என்பதற்காக அவர்களுடைய கருத்து, கொள்கை என்ன என்பதில்கூட தெளிவு இல்லாமல் இதை

ஆட்சேபித்தது கண்டு நான் ஆச்சரியப்படவில்லை. அவர்களுடைய நோக்கம் 'உள்ளம் ஒரு பக்கம், உதடு ஒரு பக்கம்' என்று சொல்லுவது போல் இருக்கிறது. நான் என்னுடைய தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : The question is :—

“ This House recommends to the Government to launch a programme of nationalisation of all bus routes extending over 25 miles, so as to complete the same before the end of the Third Five-Year Plan. ”

The resolution was put and declared lost.

A poll was demanded and the House divided thus :—

(Mr. Speaker in the Chair.)

Ayes.

.. M. Kalyanasundaram.

„ Rama Arangannal.

„ A. K. Subbiah.

„ M. Rajangam.

.. M. Shanmugam.

., N. Rajangam.

., V. Arunachalam.

., K. S. Mani.

., S. Madhavan.

„ S. Mani.

., A. Thiagarajan.

., V. R. Perianman.

., P.V. Sriramulu.

Sri M. Kamalanathan.

.. C. G. Viswanathan.

., S. Muthulingam.

Pulavar K. Govindan.

Sri T. Chinnnasamy.

., M. R. Krishnamurthy.

., S. Murugaiyan.

Srimathi Jagadambal Velayudham.

Sri S. Arumugham.

.. M.V. Karivengadam.

.. R. Narayanan.

.. S. Ramaswamy.

., V. Krishnamurthy.

., S. J. Ramaswamy.

[Mr. Speaker.]

[1st November 1962]

Noes.

Sri K. Parthasarathi.	Sri A. B. Balagan.
„ K. S. Abdul Azeez.	„ A. M. P. S. Balagangadharan.
„ C. M. Ambikapathi.	„ V. Bashyam Reddi.
„ L. Anandan.	„ M. Chelliah.
„ S. Angamuthu Naicker.	„ G. E. Chinnadurai.
„ K. S. Ardhanareeswara Gounder.	„ S. Chinnakuruppa Thevar.
„ P. Appavoo.	Hon. Sri M. Bhaktavatsalam.
„ A. Appavoo Thevar.	„ P. Kakkan.
„ A. Arumugham.	„ V. Ramaiah.
„ R. S. Arumugham.	Sri P. Ramachandran.
„ A. S. Dhakshinamurthy Gounder.	„ R. Rajagopalaswamy Naicker.
„ V. Ellamma Naidu.	„ B. Rajagopal Naidu.
„ T. P. Elumalai.	„ P. Rajagopal.
„ G. Gomathisankara Dikshithar.	„ G. Rajaram.
„ P. Jayaraj.	„ A. Ramachandra Rayar.
„ P. Kadambavannasundaram.	„ N. Ramachandra Reddy.
„ T. Karcha Gowder.	„ A. L. Ramakrishna Naidu.
„ C. Kothandarama Bagavathar.	„ S. Ramalingam.
„ M. Kulandaiaswamy Gounder.	„ V. Ramenathan.
„ M. Marudhanayagam Pillai.	„ A. R. Ramaswami.
„ J. Matha Gowder.	„ N. Ramaswamy Udayar.
„ M. P. Muthakaruppanaswamy Gounder.	„ R. Rangaswamy.
„ T. M. Nallaswamy.	„ S. Sadasivam.
Hon. Sri Nallasenapathi Sarkarai Manradia.	„ K. T. Kosarlam.
„ S. M. A. Majeed.	Dr. B. Natarajan.
Srimathi T. N. Anandanayaki.	Sri S. Sangili.
„ P. K. R. Lakshmikantham.	„ V. Sankaran.
„ A. Krishnaveni.	„ N. Shanmugasundaram.
„ Lakshminarasamma.	„ SV. SM. Sivaraman Ambalam.
„ Rajathi Kunchithapatham.	„ O. Srinivasa Reddiar.
„ N. K. Ranganayaki.	„ A. R. Subbiah Mudaliar.
Kumari D. Sulochana.	„ K. S. Subramania Gounder.
Sri P. Palani Pillai.	„ N. Subramaniam Chettiar.
„ K. P. Palaniawamy.	„ R. Thangavelu.
„ G. D. Perumalraju.	„ M. William.
„ R. Ponnappa Nadar.	„ Saw Ganesan.
„ A. M. Ponnuragam.	„ A. Raghava Reddi.
	„ N. Chinnamunisamy Chetty.

1st November 1962]

[Deputy Speaker]

(Sri N. Chinnamunisamy Chetty was sitting in a seat not allotted to him.)

MR. SPEAKER: I requested all hon. Members to be in their seats at the time of voting. But the hon. Member Sri N. Chinnamunisamy Chetty has occupied a seat not allotted to him. This is bad.

AYES....28

NOES....75

The resolution was declared lost.

VI. FIXATION OF FLOOR PRICE FOR PADDY AS IN THE CASE OF
WHEAT.

MR. SPEAKER: The hon. Member Sri N. S. Ramalingam who had given notice of a non-official resolution on the above subject is not in his seat. So his resolution is deemed to have been withdrawn.

VII.—GOVERNMENT BILL.

**THE MADRAS LOCAL AUTHORITIES (EXTENSION OF TERM OF
OFFICE OF MEMBERS) BILL, 1962 (L.A. BILL NO. 18 OF 1962).**

*** THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM:** Sir, I move :

“ That the Madras Local Authorities (Extension of Term of Office of Members) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 18 of 1962) be taken into consideration.”

Hon. Members are aware that a state of emergency in the country has been declared by the President in a proclamation issued under clause (1) of Article 352 of the Constitution of India on the 26th October 1962 and that the Election Commission thereupon has decided not to hold bye-elections either to Parliament or to State Legislatures. The ordinary elections to District Municipalities and the Council of the Corporation of Madras in this State have been scheduled to take place in the months of December 1962 and January 1963 respectively. There may be cases of ordinary or casual vacancies, for filling of which elections will have to be held in respect of any of the panchayats also. It has been proposed to postpone elections both ordinary and casual to all local authorities (Corporation of Madras, District Municipalities, Panchayat Union Councils and Panchayats) to be in consonance with the spirit of the steps taken by the Centre, so long as the said proclamation of emergency is in operation and for a period of six months thereafter and also to extend the term of office of the members of those local authorities for the same period. It has therefore been considered desirable to undertake legislation to enable the government to postpone the elections to the local authorities and to extend the term of office of the existing members of the local authorities specified above, also up to the period aforesaid. It is